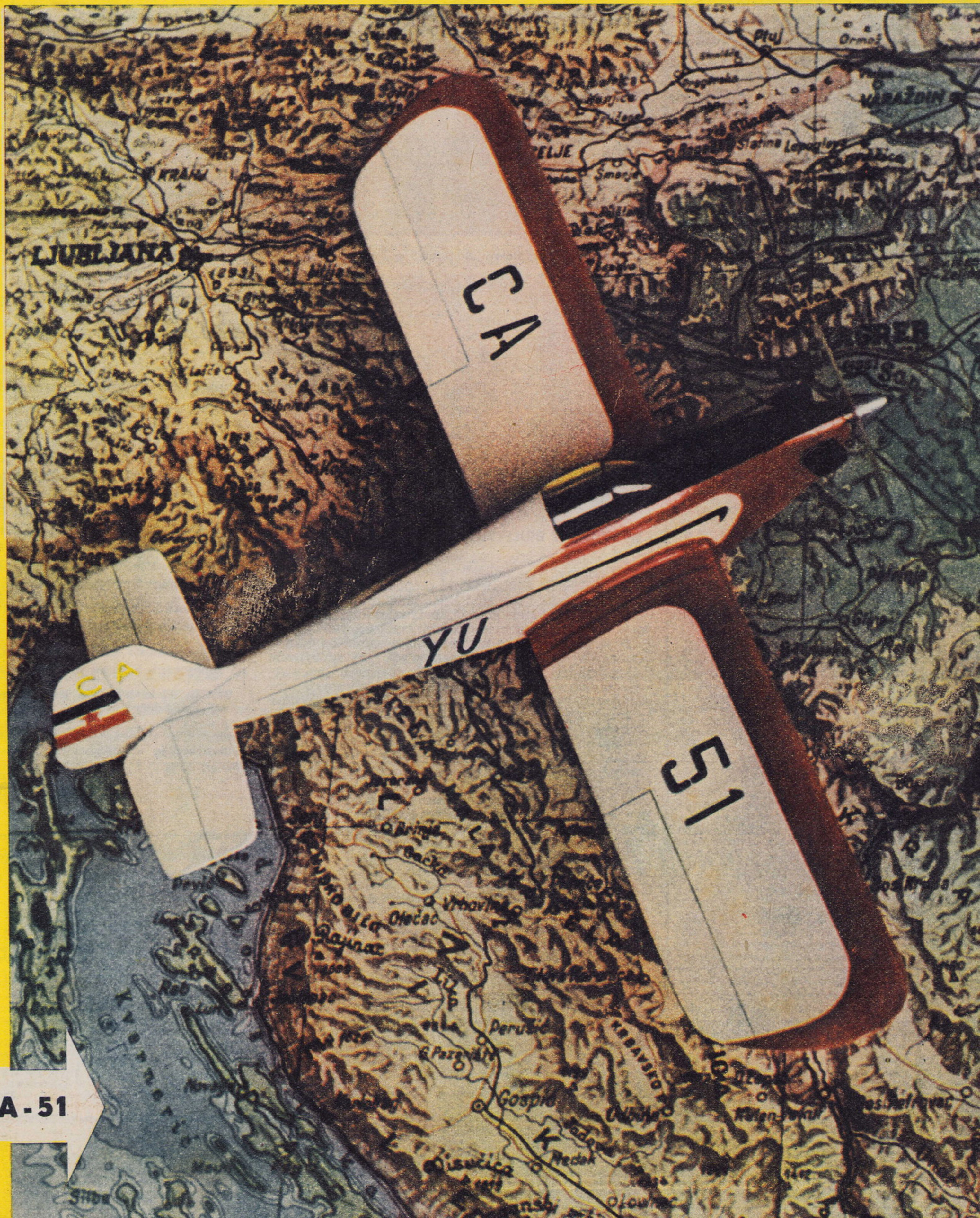
Skrzydlata POLSKA

NR 42 (380) • 15. X. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł.



MODEL SAMOLOTU AMATORSKIEGO ZBUDOWANY PRZEZ CZŁONKÓW AEROKLUBU W ZAGRZEBIU
(Bliższych danych o nim dowiecie się w następnym numerze w notatkach z podróży po Jugosławii)

CA - 51

Echa

OD niedawna PLL „Lot" wydają Biuletyn Informacyjny dla potrzeb prasy. Inicjatywa słuszna i prasa powinna być chyba zadowolona, ponieważ — jak słyszałem — przedsiębiorstwo to ma z nią podobno dobre stosunki. Musi tak być naprawdę, skoro od pewnego czasu tj. z chwilą kiedy pracą Klubu Sprawozdawców Lotniczych kieruje nowy prezes i zarząd, „Lot" nie współpracuje więcej z KSL-em, w przeciwieństwie np. do roku ubiegłego, w którym to okresie kontakty ze sprawozdawcami lotniczymi zrzeszonymi w Klubie przy SPD były przyjemne i dość żywe.

No, ale to już sprawa własnej polityki propagandowej naszego przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej, którą „Lot" ma prawo prowadzić i prowadzi oczywiście tak, jak mu się żywnie podoba, byleby tylko jej efekty zewnętrzne były jak najlepsze. Ale wróćmy do wspomnianego na początku biuletynu.

Otóż „Lot" wydał już dwa tego rodzaju biuletyny informacyjne dla potrzeb prasy, która — jak mogłem się zorientować — zawarte w nich materiały częściowo na swych łamach wykorzystała. Biuletyn jest zresztą poprawnie redagowany i zawiera ciekawostki nie tylko z tzw. życia „Lotu" ale i innych linii lotniczych. Przydałoby się natomiast, aby zawarty w nich materiał był przede wszystkim oryginalny. Z tym nie jest bowiem najlepiej. Interesujące byłyby np. dane o frekwencji na naszych liniach zagranicznych w pierwszym półroczu br. (o czym pisała swego czasu „Trybuna Ludu", że zaledwie połowa miejsc wykorzystana jest w samolotach). Jak wygląda frekwencja na liniach krajowych?

Jednym słowem biuletyn tego rodzaju powinien zawierać więcej materiału statystycznego i ekonomicznego dotyczącego działalności tego przedsiębiorstwa w różnych okresach oraz informować o polityce kierunków rozwojowych i stanowisku, jakie „Lot" w tych czy innych sprawach zajmuje, względnie zająć zamierza, aby dziennikarzom i prasie w ogóle dać konkretne materiały do właściwego interpretowania i wyjaśniania opinii publicznej takich czy innych posunięć przedsiębiorstwa.

Inna sprawa, że „Lot" powinien też kontrolować sam siebie, aby słowo pisane pokrywało się zawsze z praktyką. Oto np. w biuletynie nr 2 na stronie 3 czytamy takie m. in. słowa:

„Po rozpoczęciu podróży zagranicznej **każdy pasażer** (wytłuszczenie IKARUSA — przyp. red.) na pokładzie samolotu PLL „Lot" **otrzymuje** z rąk stewardessy specjalny kolorowy druczek-ankietę, zawierającą kilka pytań, z prośbą o jej wypełnienie. Ankiety zbiera następnie stewardessa, by po zakończeniu podróży przesłać je do Dyrekcji, gdzie stają się przedmiotem wnikliwych badań".

Otóż nieprawda. Nie każdy pasażer i nie na każdej linii. Zależne to jest być może od humoru sterwardessy. Nie wiem. Faktem jest, że — jak opowiadał mi mój znajomy, który leciał 25 sierpnia br. Convairem „Lotu" do Belgradu i wracał nim następnie 16 września do Warszawy — ani jeden pasażer w jedną i drugą stronę nie otrzymał z rąk stewardessy żadnego kolorowego druczka-ankiety. Nie otrzymał w ogóle nic (prócz oczywiście smacznego i obfitego naprawdę pożywienia, o czym informowano w biuletynie nr 1) z tych materiałów propagandowych (np. nalepki na walizki, pocztówki czy jakieś tam lalki na pamiątkę), o czym z takim przecież szumem pisano w prasie w roku ubiegłym po pierwszym próbnym locie Convaira do Poznania.

Nie ulega wątpliwości, że rzeczy o których tu na marginesie wspomniałem są w gruncie rzeczy drobiazgami. Czasem i one jednak mają pewne znaczenie i nie należałoby tego też lekceważyć w nawale spraw wielkich i poważnych.

A w ogóle, jeżeli coś się pasażerom obiecuje — to trzeba tego dotrzymywać lub o każdej zmianie decyzji zawiadamiać w odpowiednim czasie. Nawet, jeżeli mowa o rzeczach naprawdę drobnych.

IRAKUS



Myśliwce odrzutowe „Scimitar" w locie zespołowym z prędkością poddźwiękową. Foto: Vickers

DO i OD redaktora „Skrzydlatej"



W SPRAWIE BIULETYNU APRL

W rubryce „Do i od redaktora" w numerze 37 (375) „Skrzydlatej Polski" została zamieszczona uwaga ob. Henryka Juszczaka, proponująca podawanie w Biuletynach Aeroklubu PRL, publikowanych na łamach „Skrzydlatej Polski", przynależności klubowej pilotów, którzy zdobyli odznaki szybowcowe.

Pragnę wyjaśnić, że poszczególne warunki do odznak srebrnych, złotych i diamentowych są zdobywane przez pilotów z reguły w różnych miejscach, przeważnie w szkołach szybowcowych. Do nielicznych stosunkowo wyjątków należą piloci, którzy wszystkie warunki danej odznaki uzyskują w swoim aeroklubie macierzystym. Publikowanie nazwy klubu, którego członkiem jest pilot w momencie zatwierdzenia odznaki, chociaż jej pojedyncze wyczyny warunkowe zdobył wysiłkiem organizacyjnym szkół szybowcowych lub nawet innych aeroklubów, nie tylko nie dawałoby właściwego poglądu na działalność wyczynową aeroklubów — o co chodzi ob. Juszczakowi, lecz przeciwnie, wprowadzałoby czytelnika niejednokrotnie w błąd. Dlatego właśnie Biuletyn Aeroklubu PRL celowo pomijają aktualną przynależność klubową zdobywców odznak szybowcowych.

TADEUSZ REJNIAK
Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

MODELARNIA AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO W ALEKSANDROWIE WZYWA — S. O. S.

W Tobie tylko modelarze z Aleksandrowa widzą ratunek. Wszystkie inne instancje, do których się udawaliśmy, zawiodły nas. W naszym małym miasteczku od 6 lat istniała modelarnia lotnicza. Od 20 czerwca przestała istnieć. Główną przyczyną jej zamknięcia była zamiana lokalu modelarni na mieszkanie prywatne. Wiele było wtedy przyrzeczeń i obiecanek, że otrzymamy w zamian inny lokal. Do tego czasu jednak nikt o lokalu nie wspomina. Do kogo mamy się udać? Czy władze nie wiedzą o tym (choć przypominamy), że nie mamy obiecanego lokalu, a materiał i narzędzia leżą w komórkach PDM i prywatnych? Czy nie lepiej byłoby ten materiał wykorzystać?

Czy kierownik aeroklubu i inni wiedzą, że nasza całoroczna praca poszła na marne?

Czy zamknięcie modelarni mogło wpłynąć dodatnio na zdobywanie odznak modelarskich III, II i I klasy?

Czy w Aleksandrowie jest za dużo kółek zainteresowań młodzieży?

Szanowna redakcjo, my młodzi modelarze prosimy o interwencję w tej sprawie.

W imieniu modelarzy
TADEUSZ KRÓLEWICZ

Sądzimy, że powyższy list nie pozostanie bez echa w Zarządzie Aeroklubu Łódzkiego, od którego też oczekujemy odpowiedzi w sprawie modelarni w Aleksandrowie.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 9 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 8 PAŹDZIERNIKA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 6022/C A-37

LORD DOUGLAS W POLSCE

W Warszawie przebywał na zaproszenie Ministerstwa Komunikacji prezes Zarządu Brytyjskich Europejskich Linii Lotniczych (BEA) lord Douglas of Kirtleside. Poza oficjalnymi rozmowami i przyjęciami lord Douglas odwiedził wraz z małżonką Aeroklub Warszawski na Gocławiu. Oglądając urządzenia i samoloty aeroklubu wyraził chęć przelecenia się szybowcem. Prośbę gościa chętnie spełniło kierownictwo aeroklubu i lord Douglas razem z instruktorem Andrzejem Koskowskim wystartował nad Warszawę. Po blisko półgodzinnym locie na szybowcu „Bocian" prezes BEA powiedział, że Warszawa z lotu ptaka sprawiła na nim ogromne wrażenie, a jego opinia o polskim lotnictwie jest bardzo pozytywna.

(m)



Na zdjęciu: Lord Douglas przed lotem na „Bocianie". Foto: T. Radecki

„Viscounty" na linii Warszawa - Wiedeń

W październiku rozpoczynają regularne rejsy do Warszawy czterosilnikowe samoloty Vickers „Viscount" Austriackich Linii Lotniczych AUA, które raz w tygodniu będą obsługiwały linię Wiedeń — Warszawa — Wiedeń. Samoloty „Lotu" latają na tej samej trasie 2 razy w tygodniu, łącznie więc w sezonie jesienno-zimowym Warszawa będzie miała tygodniowo trzykrotne połączenie lotnicze z Wiedniem. Ceny biletów na samoloty AUA i PLL „Lot" są identyczne i wynoszą za przelot w jedną stronę 1 197 zł, zaś w obie strony zł 2 154. Samoloty Vickers „Viscount" będą startować z Wiednia o godz 14,15 i lądować w Warszawie o godz 16,15. Natomiast odlot z Warszawy przewidziany jest na godz 17,15 i przybycie do Wiednia o godz 19,15.

POKAZ POLSKIEGO SPRZĘTU LOTNICZEGO W BUKARESZCIE

28 września odbyły się w Bukareszcie pokazy sprawności samolotu „Bies" oraz szybowców: „Jaskółki" i „Bociana". Pokaz, na który przybyli wiceminister handlu Rumuńskiej Republiki Ludowej Steriopol, liczni przedstawiciele sportowego lotnictwa rumuńskiego z generałem Teodaoru oraz attaches handlowi i wojskowi zarówno krajów socjalistycznych jak i krajów zachodnich, był prawdziwym sukcesem naszego lotniczego sprzętu sportowego. Mimo bardzo silnego wiatru pilot Abłamowicz wykonał na „Biesie" najtrudniejsze ewolucje.

Również akrobacja „Bociana", na którym jak wiadomo odbył przed kilku laty lot wraz z pilotem Szemplińską premier Indii Nehru oraz pokaz sprawności „Jaskółki", która ma na swym koncie wiele rekordów świata, obserwowane były z wielką uwagą i wywołały duże uznanie. (A)

Film o VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie

Dnia 7 października br. odbył się w Wytwórni Filmów Dokumentalnych pokaz barwnego średniometrażowego filmu Jerzego Kadena pt. „Szybownicy świata". Film jest bardzo dobrym reportażem z mistrzostw świata w Lesznie. Przyjęty on został z pełnym uznaniem przez zebranych na pokazie.

Zebrania seniorów lotnictwa sportowego

Zebrania seniorów Aeroklubu PRL (każdy wtorek po 1-szym i 15-tym — godz. 18.00) cieszą się dużą frekwencją członków.

W dniu 7.X. br. na zebranie przybył prezes APRL wiceminister Stefan Antosiewicz i dyrektor APRL — ppłk. Krzysztof Donigiewicz, który szczegółowo zaznajomił zgromadzonych z osiągnięciami i projektami na przyszłość lotnictwa sportowego. Następnie odbył się bardzo ciekawy pokaz filmów ze szkolenia i zawodów modelarskich, szybowcowych i samolotowych. Na zakończenie inż. Franciszek Janik opowiedział o pobycie w Madrycie na międzynarodowym naukowym kongresie lotniczym.

J. K.

Słabe wyniki polskich modelarzy na zawodach w Rumunii

DNIA 27 września 1958 r. na lotnisku Klinczen odległym od Bukaresztu (Rumunia) o 18 km rozegrano Mistrzostwa Europy Modeli Latających o napędzie silnikowym. Mistrzem Europy został zawodnik radziecki Eugeniusz Wierbicki uzyskując 900 pkt. Na drugim miejscu uplasował się Otto Hints (Rumunia) — 872 pkt. Trzecie miejsce wywalczył dla Jugosławii Slobodan Babić — 842 pkt.

W mistrzostwach startowali modelarze czterech państw: Jugosławii, Polski, Rumunii i ZSRR. Polacy zajęli następujące miejsca: 8. Wiesław Schier (753 pkt.), 13. Włodzimierz Bredsznajder (705 pkt.), 15. Kazimierz Ginalski (582 pkt.), 16. Tadeusz Pelczarski (434 pkt.).

W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajął ZSRR — 2 500 pkt., 2. Rumunia — 2 388 pkt., 3. Jugosławia — 2 356 pkt. i 4. Polska — 2 040 pkt. (m)

IRENEUSZ ZAPAŚNIK (GDAŃSK) I ALEKSANDRA WOJTKOWIAK (POZNAŃ) PROWADZĄ W CAŁOROCZNYCH ZAWODACH SPADOCHRONOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Przed zamknięciem numeru otrzymaliśmy zgłoszenia trzech nowych wyczynów ustanowionych w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych. W Gdańsku: Ireneusz Zapaśnik wykonał skoki do dwóch konkurencji — drugiej dnia 16.IX (9,55 m i 20,35 m) oraz trzeciej dnia 18.IX (9,45 m i 4,63 m). W Warszawie: Tadeusz Szymański zaliczył dnia 28.IX konkurencję drugą wynikiem 36,20 m i 28,02 m).

Na podstawie posiadanych przez komisję sędziowską zgłoszeń na pierwsze miejsce zdecydowanie wysunął się **Ireneusz Zapaśnik** z Gdańska, przed Lechem Jeske z Warszawy. Wśród kobiet prowadzenie objęła **Aleksandra Wojtkowiak** z Poznania przed Romaną Skatulską z Warszawy.

Uwaga skoczkowie spadochronowi! Dnia 1 listopada zamykamy listę zgłoszeń. Do tego czasu pozostało jeszcze 16 dni. Czekamy na wiadomości z Krakowa, Wrocławia, Świdnika, Łodzi, Katowic i Rzeszowa. (m)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

W Delhi podpisano porozumienie w sprawie komunikacji lotniczej między Indiami i Włochami. Porozumienie wejdzie w życie z chwilą zatwierdzenia go przez rząd obu zainteresowanych państw. (z)

Przyczyną dużej awaryjności amerykańskich myśliwców naddźwiękowych F-104 „Starfighter" są — jak podało dowództwo lotnictwa USA — usterki konstrukcyjne silnika J-79. W związku z tym zapadła decyzja modyfikacji tego typu silnika. (z)

Zachodnioniemiecka firma Burgfalke rozpoczęła produkcję odrzutowego szkolno-treningowego samolotu M-150 „Schulmeister". (z)

Zakłady Fiat (Włochy) otrzymały od władz paktu północno-atlantyckiego zamówienie na budowę 148 myśliwców G-91, z których 50 otrzymają Włochy, 48 — Francja i 50 — NRF. (z)

Do Belgii odeszła z USA partia samolotów transportowych Douglas DC-6A. (z)

Lotnictwo marynarki USA otrzymało z zakładów Douglas'a w ciągu jednego miesiąca 47 samolotów: 30 typu A4D „Skyhawk", 13 — F4D „Skyray" i 4 — A3D „Skywarrior". (z)

Pierwszy lot odbył w NRF śmigłowiec „Kolibri-1", zbudowany przez firmę Borgward w Bremen. (z).

112 samolotów transportowych typu „Noratlas" (z licencji francuskiej) dla lotnictwa wojskowego NRF ma być wybudowane w najbliższym czasie. (z)

Uległ katastrofie dwusilnikowy samolot transportowy lotnictwa tureckiego. Zginęło 9 osób. (z)

Na ekranach kin chińskich ukazał się pierwszy film o walkach chińskich lotników-ochotników na froncie koreańskim. Film nosi tytuł „Para na niebie". (z)

Po raz pierwszy wyrzucono z pokładu łodzi podwodnej na ląd Kalifornii (w dniu 16.IX) pocisk zdalnie kierowany „Regulus-2". Pocisk przebył odległość około 350 km. (z)

Eskadra bombowców angielskich Avro „Vulcan" dokonała 18.X przelotu z Goose Bay (Labrador) do Waddington (Anglia) w czasie 4 h 11 min. Przelot nad Atlantykiem — od wybrzeża do wybrzeża — trwał 3 h 27 min, ze średnią prędkością 1 030 km/h. (z)

Francuski myśliwiec morski Dassault „Etendard" IV M-01 był poddany badaniom międzynarodowej komisji ekspertów złożonej z Kanadyjczyków, Australijczyków i Holendrów, w celu sprawdzenia jego prędkości przy lądowaniu na lotniskowcach. (z)

71 samolotów-amfibii Grumman SA-16 „Albatros" zostanie poddanych gruntownej modyfikacji w zakładach Lockheed (USA). (z)

Prezydent Brazylii Kubitschek otrzymał do swej dyspozycji śmigłowiec Bell 47 J. (z)

Francuskie ministerstwo lotnictwa zamówiło w zakładach Dassault pierwszą serię — 100 jednoosobowych myśliwców odrzutowych „Mirage-III". Ogółem rząd francuski zamierza zakupić 300 takich maszyn. (A

Transatlantycki samolot pasażerski kursujący między Wielką Brytanią a Kanadą musiał opóźnić swój lot. Nieznany osobnik zaalarmował dyrekcję lotniska w Londynie, że na pokładzie samolotu znajduje się bomba. Musiano dokładnie przeszukać bagaże pasażerów i wszystkie zakamarki samolotu. Bomby nie znaleziono. Kawały z bombą powtarzają się na lotnisku londyńskim od dłuższego czasu. (A)

Pasażerski samolot odrzutowy czechosłowackich linii lotniczych Tu-104 rozpoczął loty na czwartej linii międzynarodowej: Praga — Paryż. Odległość z Pragi do Paryża przebywa on w ciągu 1 godziny i 20 minut. W ten sposób lot na tej trasie został skrócony o dwie godziny. (A)

W TYM TYGODNIU

rozmawiamy

z Sekretarzem Generalnym APRL Tadeuszem Rejniakiem



WŚRÓD nadanych ostatnio z okazji Święta Lotnictwa odznaczeń sportowych — tytuł Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej za zasługi położone w dziedzinie rozwoju lotnictwa sportowego, a w szczególności szybownictwa w Polsce, otrzymał **Tadeusz Rejniak**, sekretarz generalny Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Pilotom, braci lotniczej w aeroklubach, wychowankom Goleszowa i Żaru, uczestnikom wszelkich zawodów w skali krajowej i międzynarodowej — nie trzeba mówić szerzej o osobie sekretarza APRL, gdyż znają go dobrze, od wielu już lat. Z okazji jednak zaszczytnego i tak bardzo zasłużonego wyróżnienia, pozwolę sobie — z myślą o najmłodszych adeptach sztuki latania, tych którzy nie mieli jeszcze okazji bliżej poznać sekretarza APRL — powiedzieć parę słów o jego osobie. Bo to i okazja ku temu, i chęć wyrażenia uznania dla sportowca par excellence, o którego skromności można mówić (i pisać)... bez późniejszych wyrzutów redaktorskiego sumienia.

Tadeusz Rejniak jest sekretarzem generalnym Aeroklubu PRL od pamiętnych dni przełomu jaki się dokonał w życiu polskiego lotnictwa sportowego — od grudnia 1956 r.

Jest — w pierwszym rzędzie — pilotem. Zaczął latać na szybowcach w roku 1946 w Goleszowie. W roku 1950 zdobył Srebrną Odznakę. Startował jako zawodnik w pierwszych, rozegranych na Żarze przed dziewięciu laty, krajowych zawodach juniorów. W sumie ma wylatanych 150 godzin.

Szkoląc się w lataniu szybowcowym, w roku 1947 jednocześnie kończy szkolenie w pilotażu samolotowym. Poczynając od lat 1948—49 angażuje się coraz mocniej w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Gdy zachodzi konieczność przyjścia z pomocą zagrożonym przez szkodniki lasom, bierze jako jeden z najpierwszych udział w akcji opylania, w górskim terenie rejonu Istebnej. Potem, wraz z pierwszymi w Polsce pilotami wyspecjalizowanymi w lotach tego typu, opyla w rejonie Kamienia Pomorskiego i Świnoujścia tereny niszczone przez stonkę.

Do roku 1950 daje się poznać również jako zawodnik. W roku 1949, w barwach Aeroklubu Warszawskiego, zdobywa pierwsze miejsce w Ogólnopolskim Zlocie Gwiaździstym połączonym z zawodami, zaś w rozegranych w tymże roku 10 Krajowych Zawodach Lotniczych zajmuje w ogólnej klasyfikacji drugie miejsce.

Rok 1950 przynosi Tadeuszowi Rejniakowi... zakaz latania, tak na szybowcach jak i samolotach. Efekty działalności komisji weryfikacyjnej dotykają również jego, i to na przeciąg długich pięciu lat.

W tych właśnie latach, wobec niemożności latania, najpełniej rozwija się talent publicystyczny Tadeusza Rejniaka — pisze on na łamach „Skrzydlatej" reportaże z zawodów, felietony, opowiadania oraz wszelkiego typu inne artykuły na tematy lotnicze.

Na samolotach sportowych Tadeusz Rejniak wylatał ponad 450 godzin. Laszował się na 14 typach maszyn. Obecnie, godząc to z obowiązkami służbowymi, również udziela się jako sportowy pilot szybowcowy i samolotowy. Aeroklub Warszawski przyznał mu przed paroma miesiącami godność członka honorowego.

Od roku 1948 dzisiejszy sekretarz generalny APRL bierze czynny udział w pracy społecznej i zawodowej dla lotnictwa sportowego. Jest najpierw kierownikiem sekcji szybowcowej w Aeroklubie Warszawskim, potem w ciągu dwóch lat członkiem zarządu klubu. Następnie otrzymuje funkcję zastępcy przewodniczącego komisji sportowej Aeroklubu PRL. Od chwili powstania Rady Szybowcowej pełni obowiązki jej sekretarza.

Sam nie mogąc latać — w ciągu pięciu lat od roku 1950 kieruje pracą komisji sędziowskich jako ich przewodniczący na wszystkich szybowcowych zawodach krajowych i międzynarodowych organizowanych w Polsce oraz na trzech ogólnopolskich zawodach samolotowych. W Lesznie w roku bieżącym — pełni odpowiedzialną funkcję kierownika sportowego gigantycznej imprezy — VII Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Tadeusz Rejniak, należy to także zaznaczyć, jest od pierwszych lat po wojnie do dziś dnia stałym, wypróbowanym współpracownikiem „Skrzydlatej Polski", będąc również przez pewien czas jej pracownikiem.

Po złożeniu gratulacji Tadeuszowi Rejniakowi z okazji przyznania mu zaszczytnego tytułu zwracamy się do niego z prośbą o odpowiedź na parę pytań.

— Panie Tadeuszu, jak Pan ocenia dwuletni okres działalności reaktywowanego Aeroklubu PRL?

— W porównaniu ze stanem sprzed dwóch lat, kiedy działalność polskiego lotnictwa sportowego nie była samodzielna, zachodzi bardzo poważna różnica. Nie będę przytaczał w tej chwili liczb ilustrujących bezsporny rozwój lotniczego ruchu sportowego, nie czas i miejsce po temu. Fakty mówią, że w wyniku usamodzielnienia wzrosła poważnie tak liczba jak i aktywność aeroklubów regionalnych, które z miejsca wykazały nieprzeciętną żywotność i inicjatywę w swej działalności. Mamy dziś dwu- i trzykrotnie lepsze efekty szkolenia we wszystkich dyscyplinach sportu lotniczego. Odnosi się to do ilości wyszkolonych pilotów i ich poziomu. Niefortunnymi prorokami okazali się ci, którzy mówili kiedyś, że „tylko patrzeć jak praca w aeroklubach się załamie".

— Tak, dobre wskaźniki wyszkolenia są dziś faktem niezaprzeczalnym. Ożywienie w lotnictwie sportowym, jak wiemy, dotyczy jednak nie tylko samego szkolenia.

— Oczywiście. Jednym z przejawów aktywizacji naszego lotnictwa sportowego jest coraz większy udział polskich pilotów, spadochroniarzy i modelarzy w imprezach zagranicznych. Przyjemnie jest stwierdzić, że możemy się nie wstydzić osiąganych tam wyników. Wystarczy tu przypomnieć: zdobycie przez Edwarda Makulę szybowcowego wicemistrzostwa Jugosławii i zajęcie trzeciego miejsca przez Mariana Gorzelaka na tychże mistrzostwach, start w szybowcowych międzynarodowych mistrzostwach Węgier pilota Jerzego Popiela i zajęcie przez niego 5 miejsca, zdobycie przez naszych modelarzy 1 miejsca (wreszcie po wielu latach!) na zawodach międzynarodowych w Budapeszcie, uzyskanie tytułu wicemistrza świata na zawodach międzynarodowych w Anglii (Cranfield) przez modelarza Stanisława Żurada, wreszcie — wicemistrzostwo świata zdobyte na zawodach w Bratysławie przez spadochroniarkę Annę Franke.

Przejawem „nowego" jest także udział zagranicznych zawodników i obserwatorów w zawodach organizowanych w Polsce, jak np. start jugosłowiańskich zawodników w szybowcowych mistrzostwach Polski i przyjazd na samolotowe mistrzostwa Polski w Krośnie obserwatorów radzieckich, którzy wysoko ocenili poziom organizacji zawodów i umiejętności polskich pilotów.

Wreszcie — pomyślna organizacja VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie, wyniki naszych pilotów na tych zawodach i przebieg Kongresu OSTIV w Osiecznej — składają się na to, że nawet najwięksi malkontenci muszą uznać postępującą aktywizację polskiego sportu lotniczego za fakt bezsporny.

— Prosimy w takim razie o uchylenie rąbka tajemnicy jaka się jeszcze roztacza wokół przyszłorocznych wystąpień polskich sportowców lotniczych poza granicami kraju, jak również o parę słów na temat udziału gości zagranicznych w imprezach organizowanych u nas

— Szczegółowe omówienie planu perspektywicznego w tej dziedzinie będzie niewątpliwie tematem specjalnego artykułu w „Skrzydlatej". Teraz mogę powiedzieć, że nasi modelarze — z racji zwycięstwa na Węgrzech — będą w przyszłym roku gospodarzami analogicznych zawodów międzynarodowych. Warto tu przy okazji przypomnieć, że to Polska była inicjatorem tego rodzaju imprezy, która po raz pierwszy odbyła się w Poznaniu w roku 1951. Dalej — zaplanowana jest szeroko zakrojona wymiana pilotów, spadochroniarzy i modelarzy ze Związkiem Radzieckim, zorganizowanie spadochronowych mistrzostw Polski w obsadzie międzynarodowej, udział naszych skoczków w międzynarodowych zawodach spadochronowych o Puchar Adriatyku w Jugosławii. Rok przyszły, biorąc rzecz ogólnie, będzie stał w pierwszym rzędzie pod znakiem przygotowań do mistrzostw świata w spadochroniarstwie i szybownictwie.

— Dziękuję za informacje. Jednocześnie nie mogę się powstrzymać od wyrażenia najszczerszych życzeń wszelkiej pomyślności, które pod adresem naszych sportowców lotniczych składam w imieniu dziesiątków tysięcy Czytelników „Skrzydlatej" na pańskie ręce.

Zar.



Przed lotem treningowym.



Tadeusz Rejniak podczas szkolenia na Żarze.

Foto: J. Stanisławski i E. Urbanowicz

Kto wozi najwięcej?



W lotniczym porcie Wnukowo pod Moskwą: Pasażerowie wsiadają do samolotu odrzutowego Tu-104 lecącego do Pragi. Foto: J. Kaplicky

PRAWIE 300 przedsiębiorstw na świecie zajmuje się transportem lotniczym — dokładnie 297. W roku 1956 przewiozły one 78 milionów pasażerów, a przewiduje się, że liczba korzystających z komunikacji powietrznej osiągnie w br. 100 milionów. Wśród lotniczych linii komunikacyjnych są liliputy i giganty. Są więc linie posiadające po jednym tylko samolocie, jak Gibraltar Airways Ltd. mająca przy tym najkrótszą 75-kilometrową „sieć", jak Regie Aérienne Interinsulare z Tahiti czy kolumbijska firma, która ma wprawdzie jedną tylko „Dacotę", ale za to jakże pięknie brzmiącą i — rzec można — dumną nazwę „Uraba Medellin and Central Airways, Inc.". Używa ona nawet skrótu — UMCA.

Ponieważ jednak istnieje małe raczej prawdopodobieństwo zetknięcia się czytelników z działalnością np. UMCA, zajmiemy się największymi światowymi towarzystwami przewozów lotniczych. Oto „wielka piętnastka": radziecki **Grażdanskij Wozdusznyj Flot** (Aeroflot), amerykańskie — **Eastern Air Lines, Trans World Airlines** (TWA), **United Air Lines, Pan American World Airways** (PAA), **American Airlines, Capital Airlines, Delta Air Lines, Braniff Airways**, francuska **Compagnie Nationale Air France**, angielskie — **British Overseas Airways Corporation** (BOAC), **British European Airways Corporation** (BEA), holenderskie **Koninklijke Luchtvaart Maatschapij** (KLM), szwedzko-duńsko-norweskie **Scandinavian Airlines System** (SAS) i belgijska **Societe Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aerienne** (Sabena).

Uszeregujmy je według liczebności parku samolotów zachodnich i amerykańskich towarzystw lotniczych *).

American A.	285
Air France	170
United Air L.	170
TWA	165
Eastern A. L.	160
BOAC	130
PAA	130
Capital A.	105
KLM	105
BEA	105
Delta A. L.	95
Sabena	95
Braniff A.	90
SAS	85

W dziedzinie komunikacji lotniczej wchodzimy niewątpliwie w erę odrzutowców. Spośród 1 300 wielosilnikowych samolotów, zamówionych przez różne linie do roku 1960, aż 490 stanowią samoloty o napędzie turbośmigłowym, a 330 — odrzutowce. Większość samolotów odrzutowych ma wejść do ruchu dopiero w 1960 roku, a tymczasem Aeroflot już w od 1956 roku eksploatuje na swych liniach i sprzedaje za granicę olbrzymie Tu-104.

A teraz długość eksploatowanej sieci. Podajemy ją w zaokrągleniu do 1 000 kilometrów.

Aeroflot	370 000
Air France	280 000
KLM	250 000
SAS	135 000
Sabena	125 000
BOAC	110 000
PAA	105 000
TWA	65 000
BEA	40 000
Eastern A. L.	25 000
Braniff A.	25 000
American A.	20 000
United A. L.	20 000
Delta A. L.	15 000
Capital A.	10 000

Tu przoduje Aeroflot, a wraz z nim przedsiębiorstwa europejskie, obejmujące swym zasięgiem inne kontynenty. Przedsiębiorstwa amerykańskie (z wyjątkiem PAA i TWA) nastawione są na obsługę ruchu wewnątrz Stanów Zjednoczonych, gdzie utrzymują jednak niezwykle gęstą sieć połączeń.

Przy ocenie działalności przedsiębiorstw komunikacyjnych ważnym niewątpliwie czynnikiem jest ilość kilometrów przelecianych w ciągu roku, świadcząca o intensywności lotów. Podajemy w liczbach zaokrąglonych dane z roku 1956.

United A. L.	195 000 000
Eastern A. L.	185 000 000
TWA	170 000 000
PAA	150 000 000
Air France	70 000 000
Capital A.	65 000 000
Delta A.	60 000 000
BOAC	60 000 000
KLM	60 000 000
Braniff A.	50 000 000
BEA	50 000 000
SAS	45 000 000
Sabena	35 000 000

Brak jest niestety w tej tabeli nieopublikowanych informacji dotyczących Aeroflotu i American Air Lines, wskutek czego nie można uzyskać oczywiście pełnego obrazu sytuacji.

I jeszcze jedno porównanie. Tym razem dotyczy ono ilości przewiezionych w 1956 roku pasażerów (z zaokrągleniem liczb do 50 tys.).

American A.	7 800 000
Eastern A. L.	7 650 000
United A. L.	6 250 000
TWA	4 400 000
Aeroflot około	4 000 000
Capital A.	3 000 000
Delta A. L.	2 600 000
PAA	2 500 000
BEA	2 400 000
Air France	2 200 000
Braniff A.	1 800 000
SAS	1 200 000
KLM	800 000
Sabena	500 000
BOAC	400 000

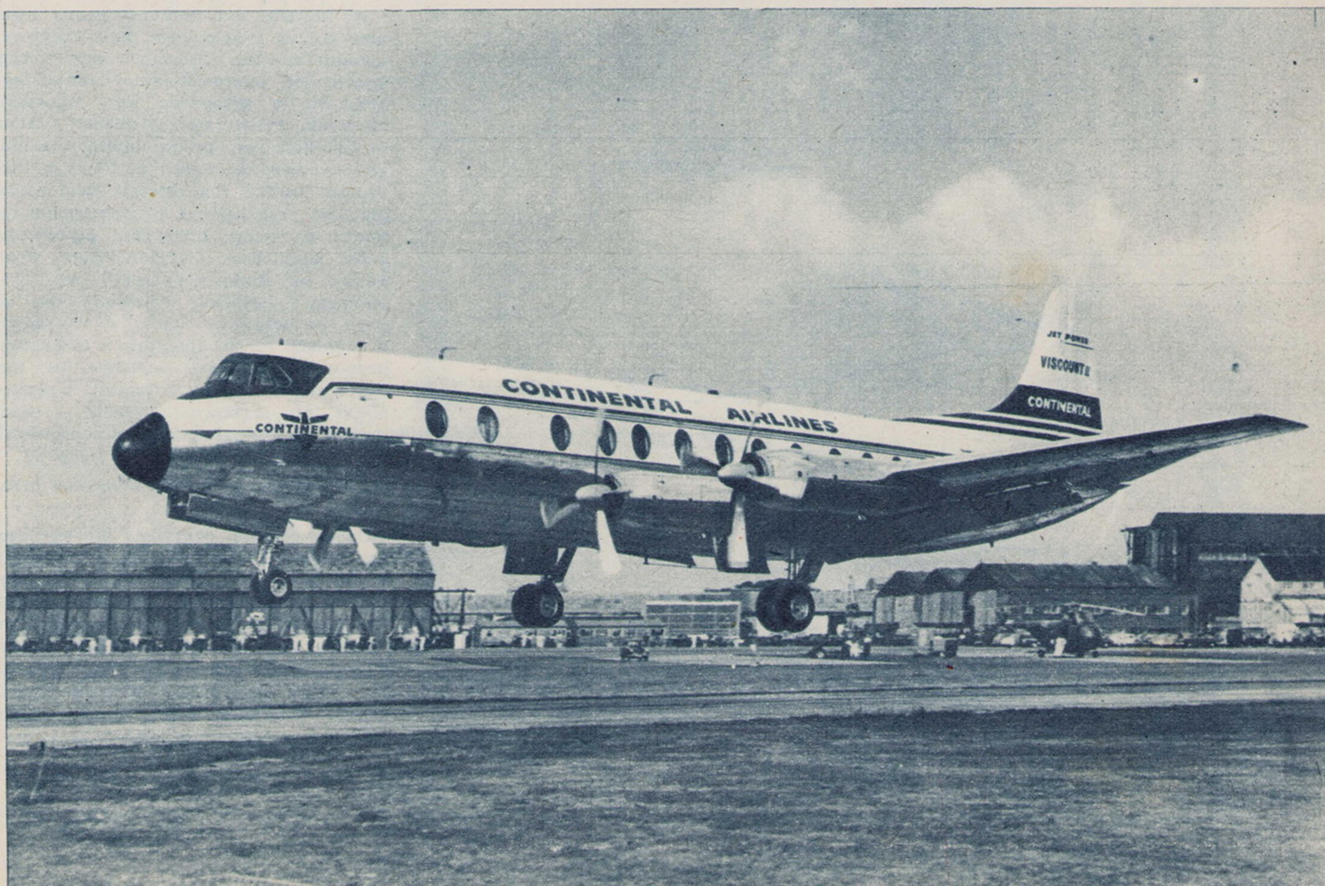
Te liczby, trzeba przyznać, są imponujące. Trzy przedsiębiorstwa przewożą rocznie po przeszło 5 milionów pasażerów. 12 dalszych szczyci się przeszło milionem.

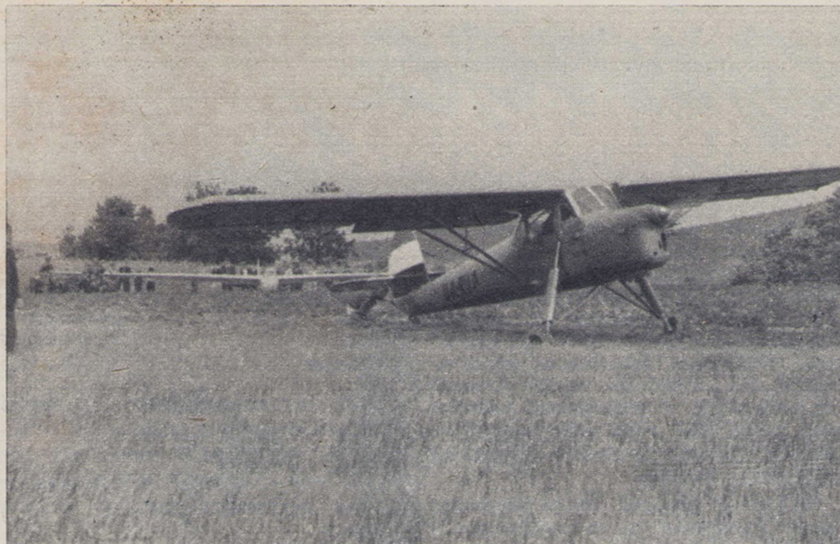
Teraz jeszcze tylko dla porównania dane dotyczące Polskich Linii Lotniczych „Lot": sieć długości około 11 tysięcy kilometrów (a więc taka sama jak u ostatniej w tabeli „wielkich" — Capital Airlines), ilość przelecianych kilometrów — 5 580 tysięcy, przewozy w 1956 roku — 190 tysięcy pasażerów.

R. SZUBAŃSKI

*) Wszystkie dane z Jane's All the World's Aircraft 1957/58.

Turbośmigłowy samolot pasażerski Vickers „Viscount 812" (56 miejsc) na moment przed wylądowaniem po locie pokazowym w Farnborough. Foto: Vickers







Historia startu szybowca za samolotem ze zbyt krótkiego pola. Samolotowi nie udało się przeskoczyć nad przeszkodą (słupy telegraficzne) i zaczepiwszy skrzydłem o druty runął na szosę. Na szczęście wypadek nie pociągnął ofiar w ludziach. Uszkodzone zostały jednak: samolot, szybowiec i linia telegraficzna. Śmigłowiec wyciągnąłby szybowiec z tego pola w sposób całkowicie pozbawiony ryzyka.

SZYBOWIEC ZA ŚMIGŁOWCEM

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

POLSKA jest chyba jedynym krajem świata, w którym widok szybowca holowanego przez śmigłowiec nie budzi sensacji, przynajmniej wśród ludzi stykających się z lotnictwem i czytających krajową prasę lotniczą. Śmigłowiec jako środek transportu powietrznego szybowców był już używany wielokrotnie w naszym kraju. Ostatni pokaz w Lesznie w czasie VII Szybowcowych Mistrzostw Świata stał się powodem wielu wzmianek w zagranicznych pismach, świadczących o dużym zainteresowaniu polskimi doświadczeniami w dziedzinie nowych metod holu szybowców.

Nim rozpatrzony zostanie sposób holowania szybowców za śmigłowcem, jego wady i zalety oraz cechy specyficzne — na wstępie kilka danych typu kronikarskiego.

Po raz pierwszy próbę holowania szybowca „Mucha", a następnie „Jaskółka" za śmigłowcem SM-1 dokonano na **lotnisku Babice w Warszawie**, przed Świętem Lotnictwa we **wrześniu 1957 roku.** Śmigłowiec pilotował por. Tadeusz Papajski, a szybowiec mgr Jerzy Adamek. Wobec pomyślnego wyniku próby hol zademonstrowano publicznie na pokazach, powtarzając go następnie w Krakowie. W roku bieżącym zespół pilotów mgr Adamek — kpt. Ciastek demonstrował hol szybowca za śmigłowcem w Lesznie w dniu otwarcia szybowcowych mistrzostw świata. Popisowym numerem zespołu był zawis śmigłowca z szybowcem „na sardynkę" (tj. wiszącym bezwładnie na linie holowniczej). Numer ten wzbudził duży entuzjazm wśród widzów zagranicznych.

W Lesznie był demonstrowany również hol za śmigłowcem SM-1 szybowca dwumiejscowego „Bocian", przy czym śmigłowiec pilotował autor niniejszego artykułu, a szybowiec inż. Sławomir Makaruk. Pasażerami „Bociana" byli m. in. p. Gehriger, przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI i p. Yaets z Prezydium OSTIV. Ta ostatnia demonstracja była praktycznym uzupełnieniem referatu na temat holowania szybowców przez śmigłowce, wygłoszonego przez autora na Kongresie OSTIV. Po raz pierwszy „Bocian" holowany był za SM-1 na lotnisku Okęcie w Warszawie w ramach prób Instytutu Lotnictwa. Szybowiec pilotowali wówczas inż. inż. Makaruk i Wielgus. Ostatni wreszcie pokaz lotu szybowca („Mucha — Standart") za śmigłowcem przeprowadził mgr Adamek w Moskwie w lipcu br.

Jaki cel ma holowanie szybowca przez śmigłowiec?

Odpowiedź jest oczywista dla każdego, kto choć raz startował na szybowcu z terenu przygodnego w holu za samolotem lub przyglądał się takiemu startowi jako widz. Otóż wielką wadą holu samolotowego jest długi — liczący nieraz setki metrów — rozbieg zespołu, przy czym długość jego dyktowana jest przede wszystkim przez samolot. Musi on do oderwania się od ziemi nabrać pokaźnej prędkości, a to odbywa się na dość długiej trasie. Sam holowany szybowiec odrywa się od ziemi bardzo szybko, zwykle po rozbiegu nie dłuższym niż 30—40 metrów. Konsekwencje długiego rozbiegu zespołu są dość poważne. Często się zdarza, że szybowiec po lądowaniu nie może być zabrany ze zbyt krótkiego lądowiska przez samolot i posyłany musi być do niego samochód i wóz transportowy (trwa to dłużej, wymaga demontażu szybowca), a zdarzają się także i wypadki przy starcie zespołu ze zbyt krótkiego pola. Gdyby jednak udało się znaleźć sposób na skrócenie rozbiegu samolotu holującego, zabieranie drogą powietrzną każdego szybowca który wylądował w terenie byłoby zawsze wykonalne i w pełni bezpieczne.

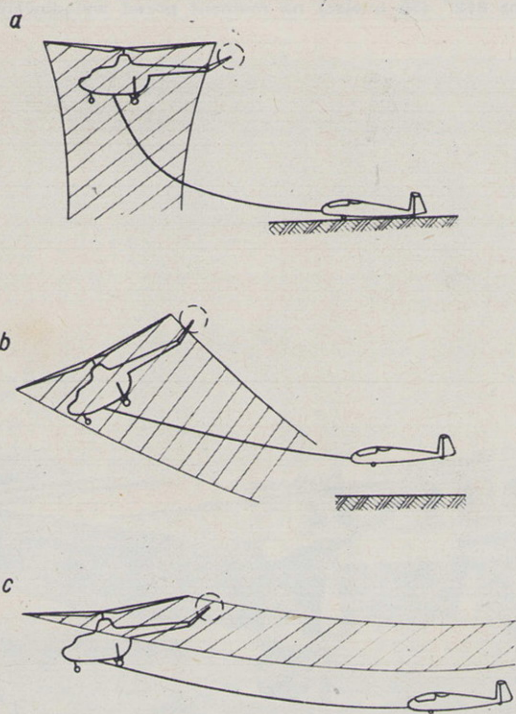
Jeśli zamiast samolotów do holowania zastosujemy śmigłowiec — cel ten zostanie osiągnięty. Śmigłowiec bowiem startuje pionowo, a „rozbieg" czyli rozpędzanie od zawisu do określonej prędkości do przodu wykonuje w powietrzu (ponad ewentualnymi przeszkodami).

Dopóki nie osiągnięto pozytywnych wyników praktycznych prób holowania, obawiano się, że wymienione niżej zjawiska poważnie utrudnią realizację zamierzonych lotów zespołu śmigłowiec — szybowiec. Chodziło o:

a) wpływ strumienia zawirnikowego. Wirnik śmigłowca wywołuje bardzo silny podmuch w dół, który w czasie startu szybowca za śmigłowcem musi zostać przeleciany;

b) oddziaływanie momentu od ciągu w linie holującej na sterowność śmigłowca. Śmigłowiec, zwłaszcza jednowirnikowy, jest bardzo wrażliwy na oddziaływanie na kadłub wszelkich momentów. Wobec niemożliwości zaczepienia liny holującej w środku ciężkości istniała obawa, że przy starcie, kiedy w linie pojawia się dodatkowa siła bezwładności, moment od liny nie da się zrównoważyć reakcją sterownic i zaistnieje niebezpieczeństwo wypadku;

c) zagrożenie śmigła ogonowego przez linę holującą.



Wzajemne położenie śmigłowca, szybowca i obszaru zaburzonych strug w czasie startu zespołu. Próby wykazały, że przelot poprzez strugi (b) nie stanowi żadnego problemu.

Analiza teoretyczna pozwoliła jedynie ocenić sprawy sterowności. Praktyczne próby potwierdziły, że jeśli linia działania siły od liny holowniczej przebiegać będzie na śmigłowcu w pobliżu środka ciężkości, to dysponowany zapas sterowności całkowicie wystarczy do zrównoważenia dodatkowego obciążenia od holu. W śmigłowcu IL zastosowano zaczep zamocowany na goleń przedniego koła i łęk między goleniami kół tylnych, ponad którym przewlekana była lina. Dla zwalczenia zagrożenia śmigła ogonowego wprowadzono technikę lotu szybowca poniżej śmigłowca, co pozwalało również szybowcowi znajdować się poniżej zaburzonego strumienia zawirnikowego.

Przelot strumienia zawirnikowego przy starcie okazał się dla szybowca zupełnie niegroźny, a napotkane zawirowania niewielkie — jeśli tylko do holu zastosowana została lina odpowiedniej długości (60 m).

Praktyka wykazała, że najlepszą metodą wykonania startu szybowca za śmigłowcem jest kolejność następująca:

1. lądowanie śmigłowca przy szybowcu z boku z przodu,
2. podczepienie liny,
3. poziomy wzlot śmigłowca do wysokości około 10 m i napięcie liny,
4. średnioenergiczne rozpędzenie śmigłowca do prędkości ekonomicznej (ok. 90 km) i przejście do wznoszenia z tą prędkością.

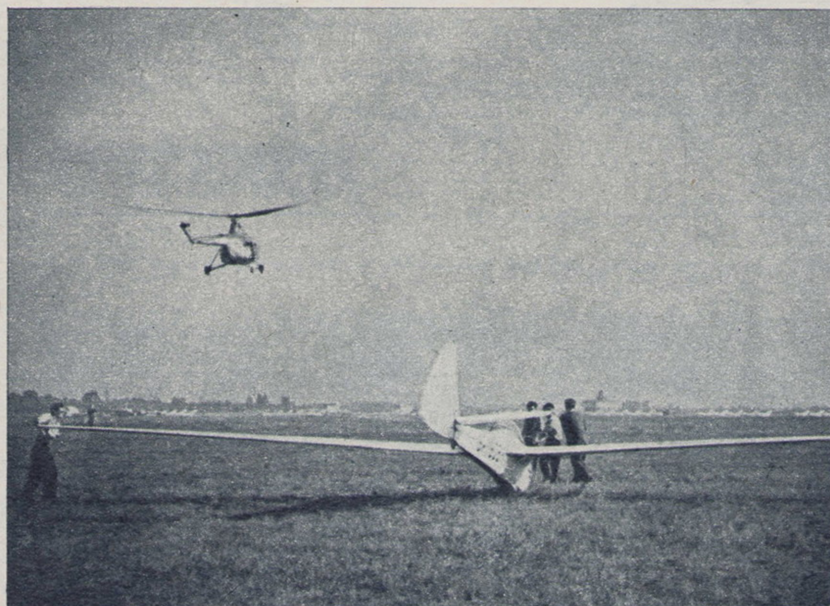
Taka technika startu pozwala zabierać bezpiecznie szybowiec z każdego pola na którym on zlądował, a więc mające długość kilkudziesięciu metrów nawet przy istnieniu otoczenia z przeszkodami. Oderwanie szybowca przy starcie za SM-1 następuje po rozbiegu kilku do kilkunastu metrów.

Dla pilota szybowcowego start za śmigłowcem nie stanowi zasadniczej trudności i dla poprawnego wykonania lotu wystarcza średnie zaawansowanie wyczynowe. Najważniejszą sprawą jest utrzymanie pozycji szybowca poniżej śmigłowca w ciągu całego lotu.

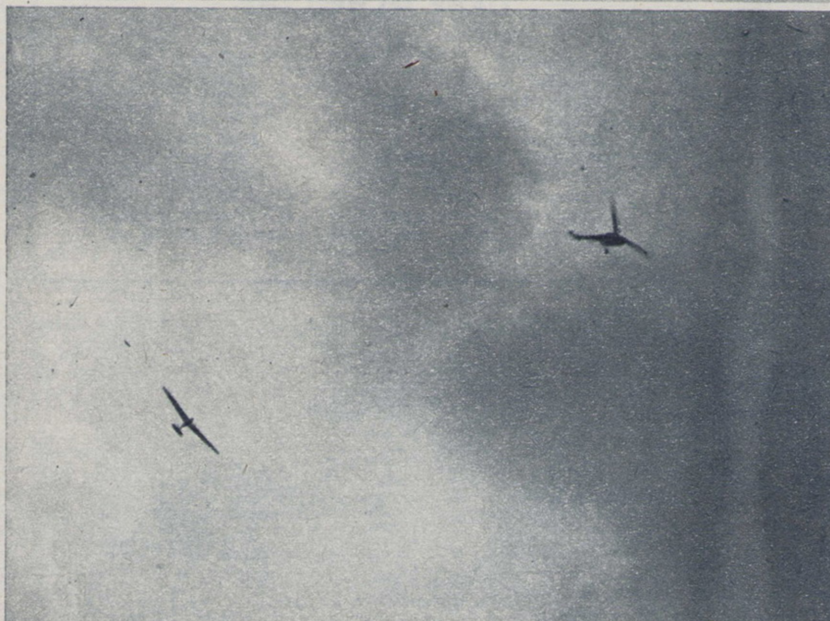
Większe nieco skomplikowanie daje hol szybowca pilotowi śmigłowca. Oddziaływanie momentu od ciągu w linie jest silne, zwłaszcza przy starcie i szarpnięciach, które są nieuniknione przy locie w powietrzu burzliwym. Pilotaż śmigłowca holującego wymaga zatem od pilota dużego doświadczenia i precyzji.

Próby zastosowania śmigłowca do holu różnych szybowców wykazały, że stanowi on środek transportu niemal idealny. Mimo to stosowany bywa on do holu nader rzadko, właściwie niemal wyłącznie dla celów pokazowych i naukowych.

Przyczyną tego jest jedyna, ale jakże istotna, wada śmigłowca holowniczego — wysoki koszt godziny jego lotu. Przekracza on kilkakrotnie koszt godziny lotu samolotu klasycznego. Jak długo zatem śmigłowce nie potanieją (a prace nad tym prowadzone są intensywnie na całym świecie), tak długo szybowce z lądowisk wracać będą na holu za poczciwym CSS-13 czy „Junakiem" lub na wozie transportowym.



Śmigłowiec w fazie napinania liny. Za chwilę rozpocznie się rozbieg — szybowca po ziemi, śmigłowca w powietrzu. Niżej: „Jaskółka" w locie holowanym.



CO O LOTNICTWIE PISZĄ INNI

TRYBUNA LUDU

„Uczeni amerykańscy oznajmili, że w latach 1956—57 przeprowadzili próby z pierwszym lotniczym silnikiem atomowym. W styczniu 1956 r. w ośrodku badawczym w Idaho zakończono budowę eksperymentalnego silnika turboodrzutowego z reaktorem jądrowym jako urządzeniem ogrzewającym sprężone w kompresorze powietrze, które po ogrzaniu się porusza silnik i wypada przez dyszę dając odrzut. Podczas eksperymentu silnik działał bez przerwy 6 h, a potem — po usunięciu defektu — funkcjonował przez 80 h. Podczas prób w styczniu 1957 r. silnik pracował bez defektu 100 h".

ŻYCIE LITERACKIE

„Z frontu techniki: już niezadługo polskie samoloty pasażerskie zostaną wyposażone w światowidy. Są to drewniane posążki na patyku, wyobrażające jednego z prasłowiańskich bożków. Posążki charakteryzują się tym, że mają po cztery twarze, zwrócone w cztery strony świata — co im pozwala na doskonałą widoczność. ŚWIATOWIDY zostaną zainstalowane zamiast RADARU".

KURIER POLSKI

„Skandynawskie towarzystwo lotnicze SAS, utrzymujące regularne połączenie z Ameryką Płn. poprzez biegun, przystąpi do budowy zapasowego lotniska na wyspie Spitzbergen. Pasy startowe zostaną zbudowane z... węgla, którego kopalnie znajdują się na wyspie. Będzie to najbardziej na północ wysunięte cywilne lotnisko na świecie".

*

„Fizjolog amerykański dr Balle, kierownik szkoły medycznej wojsk lotniczych USA, stwierdził na podstawie różnorodnych doświadczeń, że idealny podróżnik w przestrzeniach kosmicznych powinien liczyć 30—40 lat oraz posiadać niezbyt silne umięśnienie — ze względu na jednolite i nieruchome położenie ciała podczas długiego lotu".

*

Redaktor naczelny Wydawnictwa MON mówi w wywiadzie prasowym: „Z literatury historycznej interesującą pozycją z okresu międzywojennego będzie „Lotnictwo polskiego dwudziestolecia" T. Cypriana. Będzie to pierwsze wydanie drukiem raportu, opracowanego w czasie wojny na polecenie gen. Sikorskiego".

PRZYJACIÓŁKA

Tak opisuje finał ucieczki Ikara z Krety do Grecji: „Runął Ikar z ogromnej wysokości i zginął w falach oceanu"

Okazuje się — o czym dotychczas nikt nie wiedział — że nasz starszy kolega Ikar musiał porządnie pobłądzić, gdyż w czasie swego krótkiego przelotu znalazł się aż nad oceanem.

MANCHESTER GUARDIAN

Brytyjski samolot bombowy „Vulcan" z dwuosobową załogą przeleciał z Goose Bay (Labrador) na lotnisko Waddington w środkowej Anglii w zaledwie 4 godz. 11 min. W czasie przelotu nad Atlantykiem przeciętna prędkość wynosiła 648 mil/h.

Zmodyfikowany odrzutowiec „Comet IV" kończy setkę godzin przelotów, po których w razie pomyślnego stanu technicznego — zostanie zakwalifikowany do regularnej komunikacji pasażerskiej. Spodziewane jest ewentualne wprowadzenie pierwszej maszyny tego typu na linii Londyn — Nowy Jork już pod koniec br.

THE TIMES

Pogoda — to zagadnienie mające dla lotnictwa ogromne znaczenie. Toteż z zainteresowaniem czytamy zamieszczony w dzienniku londyńskim list znanego autorytetu w dziedzinie meteorologii prof. W. Parkera. Parker twierdzi, iż od roku 1954 (tzn. od czasu gdy eksplozje atomowe osiągnęły moc megatonu) pogoda na świecie stale się pogarsza. Występujące dzisiaj poważne zakłócenia w atmosferze tworzą się w całkiem nowych okolicznościach. Np. w Kanadzie występują obecnie burze podczas zimy, co nigdy nie było notowane w dziejach tego kraju. Takie regularne zakłócenia w komunikacji radiofonicznej mają jakoby ścisły związek z przeprowadzanymi doświadczeniami jądrowymi. Należy dodać, że sugestie uczonego nie zostały — jak dotąd — poparte przez innych wybitniejszych meteorologów.

KIERUNKI

W tłumaczonym artykule J. L. van Eyssena „Lotnicy południowo-afrykańscy nad płonącą Warszawą" (w czasie powstania 1944 r.) dowiadujemy się o niezwykłej przytomności umysłu pilota potężnego bombowca „Liberatora" B-24. Otóż pilot ten (mjr Bill Senn) — ciężko ranny nad Warszawą — stwierdził całkowite uszkodzenie hamulców tak powietrznych jak i ręcznych. Nie tracąc zimnej krwi nakazał przed lądowaniem umocować dwa spadochrony załogi na zewnątrz kadłuba. Na rozkaz ustny wydany łańcuchowi łącznikowemu załogi (telefon pokładowy był przestrzelony) spadochrony zostały otworzone i zmniejszając prędkość umożliwiły wylądowanie bez uszkodzenia maszyny na niewielkim lotnisku we Włoszech.

ŻYCIE WARSZAWY

W wywiadzie z prezesem Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, prof. Pęczkowskim, który powrócił z IX Międzynarodowego Kongresu w Amsterdamie, czytamy: „Najbardziej rewelacyjne były referaty zespołu naukowców z Massachusetts, dotyczące realizacji najnowszego rodzaju napędu odrzutowego, wykorzystującego tzw. plazmę. Otóż plazmą nazywamy zbiorowisko cząstek elementarnych, obdarzonych ładunkami elektrycznymi, stanowiących jakby stan prematerii. To znaczy stan, w którym wspomniane wyżej cząstki nie utworzyły jeszcze określonych struktur atomów. Badaczom udało się zbudować silniki odrzutowe wykorzystujące plazmę. Prędkość wypływu plazmy dochodziła do 200 km/sek i mogła zostać zwiększona do 1 000 km/sek. Już dziś wydaje się, że urządzenia napędowe odrzutowe typu elektrycznego, wraz ze zrealizowanym już konkretnie napędem jonowym, zastąpią niewątpliwie w przyszłości obecnie stosowane w astronautyce silniki na paliwo chemiczne."

Samolot wywiadowczo-towarzyszący LWS-3 „Mewa“

PROTOTYP samolotu LWS-3 „Mewa“ oblatany został w roku 1938 w Lublinie, gdzie też został zbudowany w Lubelskiej Wytwórni Samolotów (dawniejsza Plage i Laśkiewicz). W roku 1938 samolot ten odniósł wielki sukces na XVI Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie został uznany za najlepszy samolot tej klasy, przewyższający angielski samolot Westland „Lysander“ i niemiecki Henschel Hs 126, które uchodziły za najlepsze maszyny wywiadowczo-towarzyszące w tych latach.

Wersja seryjna samolotu „Mewa“ posiadała dwa karabiny maszynowe, umieszczone w owiewkach podwozia, nieco odmienną osłonę silnika z dyszą umieszczoną u góry oraz zaopatrzona była w dwuramienne śmigło drewniane. Prototyp samolotu „Mewa“ widoczny jest na załączonych zdjęciach, natomiast rysunek przedstawia wersję seryjną.

W roku 1939 rozpoczęto seryjną budowę tych samolotów, która nie doszła do skutku ze względu na wybuch wojny. Samoloty LWS-3 „Mewa“ zastąpić miały przestarzałe i słabo uzbrojone samoloty Lublin R-XIII, których jeszcze nieznaczna ilość brała udział w wojnie. W roku 1938 zakupiono we Francji licencję na budowę w kraju silników Gnome-Rhone 14 M-01, które miały być produkowane w zakładach Avia w Warszawie, z przeznaczeniem dla samolotów „Mewa“ i projektowanego do budowy seryjnej samolotu myśliwskiego PZL „Lampart“.

„Mewa“ była dwumiejscowym samolotem obserwacyjnym i towarzyszącym. Górnopłat zastrzałowy, konstrukcji mieszanej. Szkielet kadłuba z rur chromomolibdenowych, spawanych i połączonych ze sobą prostokątnymi ramami. Przedłużenie górnych podłużnic stanowiło kratownicę, do której były przyspawane okucia, mocujące płaty. Pokrycie, naciągnięte na profilach z duralu — całkowicie płócienne. Przednia część kadłuba łącznie z kabiną obserwatora pokryta blachą duralową.

Płat posiadał obrys prostokątny, z zaokrąglonymi zakończeniami. Konstrukcja płata całkowicie drewniana, kesonowa, o pracującym pokryciu. Dwa dźwigary główne przyjmowały naprężenia ściskające, pochodzące od zastrzałów, ustawionych w pozycji V. W części środkowej płata umieszczone były zbiorniki paliwa. Zastrzały — z rur duralowych, oprofilowane. Sloty na całej rozpiętości płata — z duralu. Konstrukcja klap i lotek — ze spawanych rurek stalowych. Lotki posiadały sterowanie różnicowe i zaopatrzone były w klapki Flettner'a.

Stateczniki wykonane były z drewna i kryte sklejką. Stery natomiast — ze spawanych rurek stalowych, których krawędź natarcia kryta była sklejką, reszta natomiast posiadała pokrycie płócienne. Na sterach również umieszczone były klapki Flettner'a, sterowane przez pilota. Układ sterowania podwójny.

Stałe podwodzie składało się z dwóch goleni z blachy stalowej, spawanej. W goleniach znajdowały się amortyzatory oleo-powietrzne o dużym skoku. Hamulce pneumatyczne. Koła zaopatrzone były w owiewki. W goleniach umieszczone były 2 karabiny maszynowe, uruchamiane przez pilota.

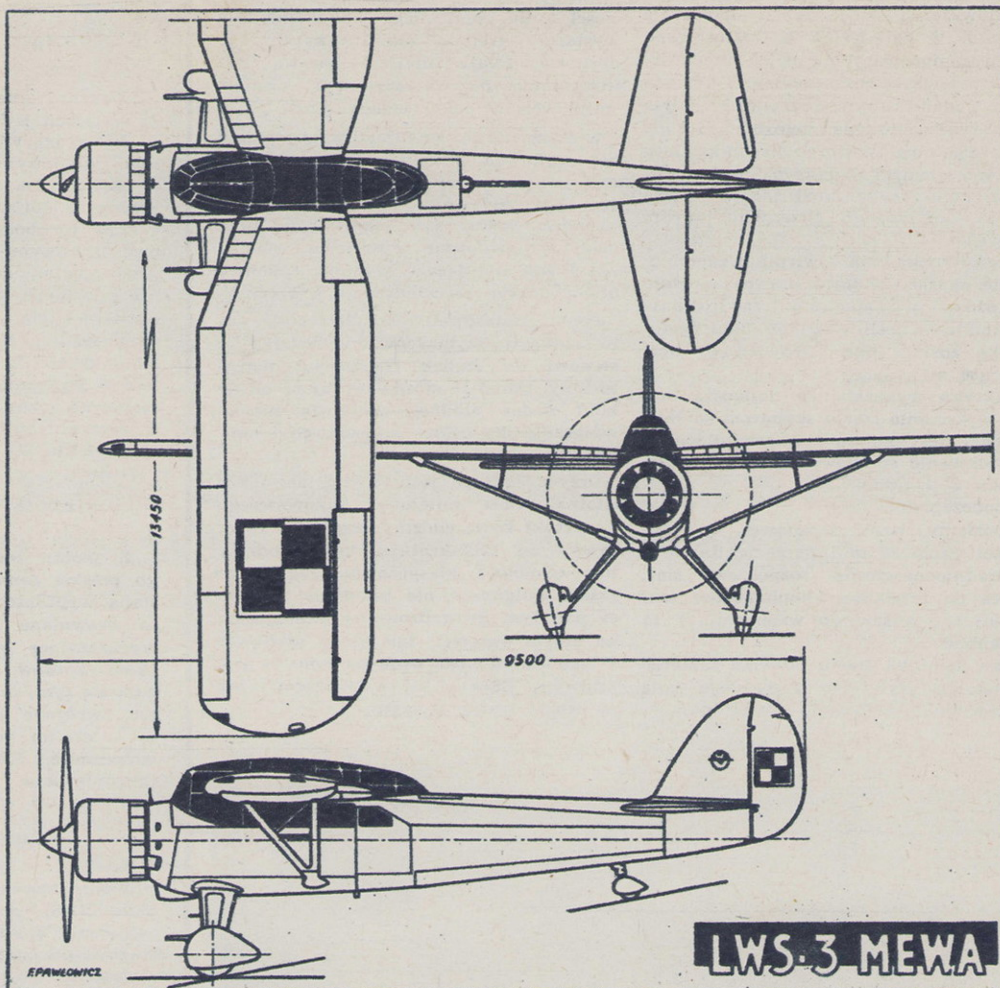
Kółko ogonowe, osłonięte owiewką, posiadało również amortyzację oleo-powietrzną. Trzeci karabin maszynowy, ruchomy, obsługiwany był przez obserwatora.

Samolot „Mewa“ zaopatrzony był w nadajnik i odbiornik radiowy, przyrządy nawigacyjne łącznie z przyrządami do ślepego pilotażu oraz komplet zegarów do kontroli pracy silnika. W płacie umieszczony był reflektor sygnalizacyjny.

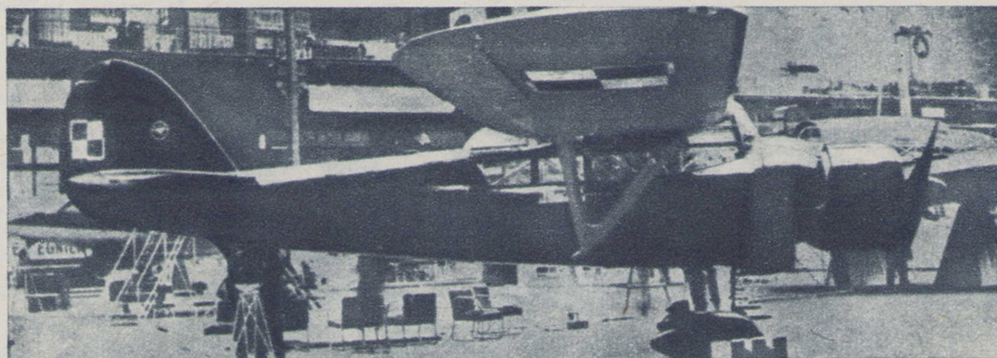
Silnik gwiazdowy Gnome-Rhone 14 M-01 o mocy 680 KM zamontowany był elastycznie na łożu wykonanym ze spawanych rur stalowych. W skład instalacji elektrycznej wchodziła prądnica 300-wattowa, napędzana przez silnik. Dla ułatwienia hangarowania polowego płaty składane były wzdłuż kadłuba.

FELIKS PAWŁOWICZ

Zdjęcia Polskiego Archiwum Lotniczego J. B. Cynk



Niżej: Samolot LWS-3 „Mewa“ w wersji seryjnej, wystawiony na Salonie Paryskim w 1938 r.

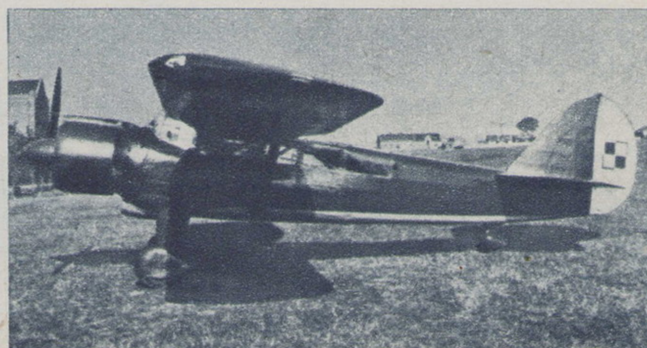


DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	13,45 m
Długość	—	9,50 m
Wysokość	—	2,65 m
Ciężar własny	—	1 748 kG
Ciężar w locie	—	2 420 kG
Prędkość max. (3 600 m)	—	360 km/h
Prędkość max. przy ziemi	—	300 km/h
Pułap praktyczny	—	8 500 m
Czas wznoszenia na 1 000 m	—	1 min 40 sek
Czas wznoszenia na 3 500 m	—	5 min 30 sek

Zdjęcie niżej i z prawej: Prototyp samolotu LWS-3 „Mewa“.





BREGUET BR-1001 „TAON" ● FRANCJA

JESIENIĄ ubiegłego roku, na lotnisku w Bretigny (Francja), odbył się konkurs na najlepszy lekki szturmowiec NATO. Drugie miejsce w konkursie (po samolocie Fiat G-91) zajął samolot francuski Breguet Br-1001 „Taon".

„Taon" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Krótkie, skośne skrzydło (42° skoku) o grubości względnej 6% wyposażone jest w klapy i sloty. Działanie krótkich lotek uzupełniono spoilerami. W konstrukcji skrzydła zastosowano usztywnienie pokrycia tzw. wypełniaczem ulowym.

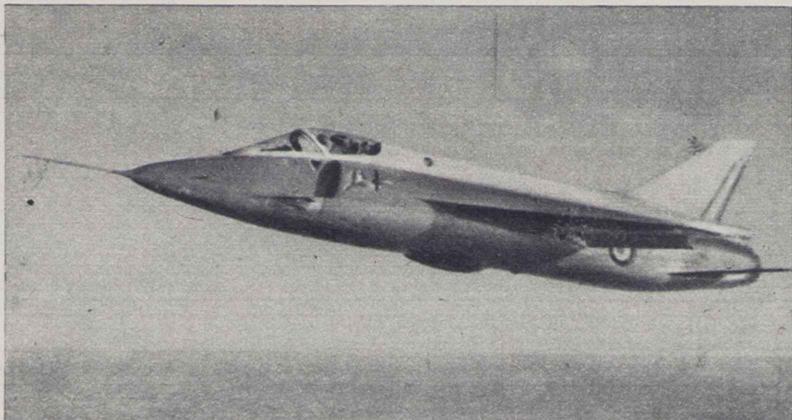
Kadłub konstrukcji skorupowej o pokryciu przekładkowym (z zastosowaniem wypełniacza ulowego) mieści w przedniej części hermetyczną kabinę pilota, wyposażoną w fotel wyrzucany. Osłona otwiera się w tył do góry. Pod kadłubem umieszczono hamulec aerodynamiczny.

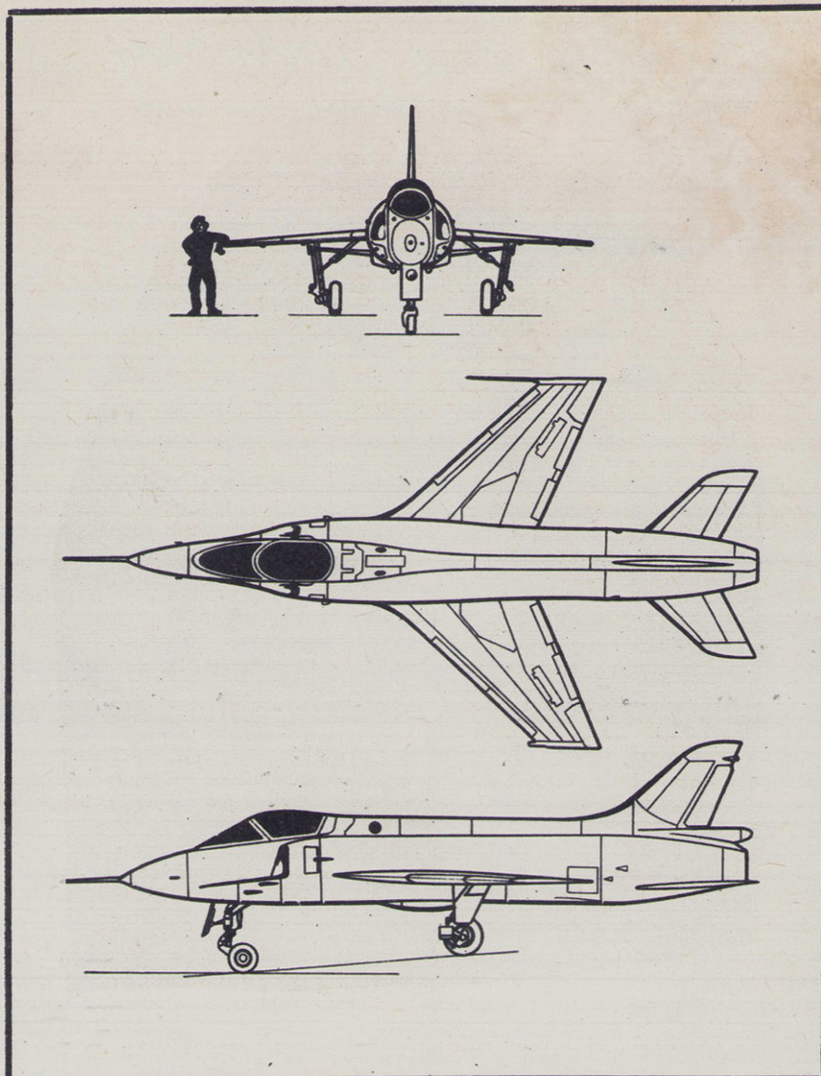
Usterzenie wysokości płytowe (bez podziału na ster i statecznik) nisko umieszczone, jest sterowane hydraulicznie. Usterzenie kierunku wysunięte nieco do przodu. Między osłoną kabiny a statecznikiem pionowym ciągnie się wąska owiewka kryjąca napędy sterów.

Podwozie trójkołowe. Amortyzatory kół głównych chowają się w skrzydła, koła zaś w kadłub.

Silnik turboodrzutowy Bristol „Orpheus" Bor-3 o ciągu 2200 kG zabudowany w tylnej części kadłuba. Chwyty boczne z odprowadzeniem warstwy przyściennej.

Uzbrojenie: 4 k. m. 12,7 mm po bokach kadłuba, pod chwytami. J. S.





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	6,78 m
Długość	11,20 m
Wysokość	3,72 m
Powierzchnia nośna	14,50 m²
Wydłużenie	3,2

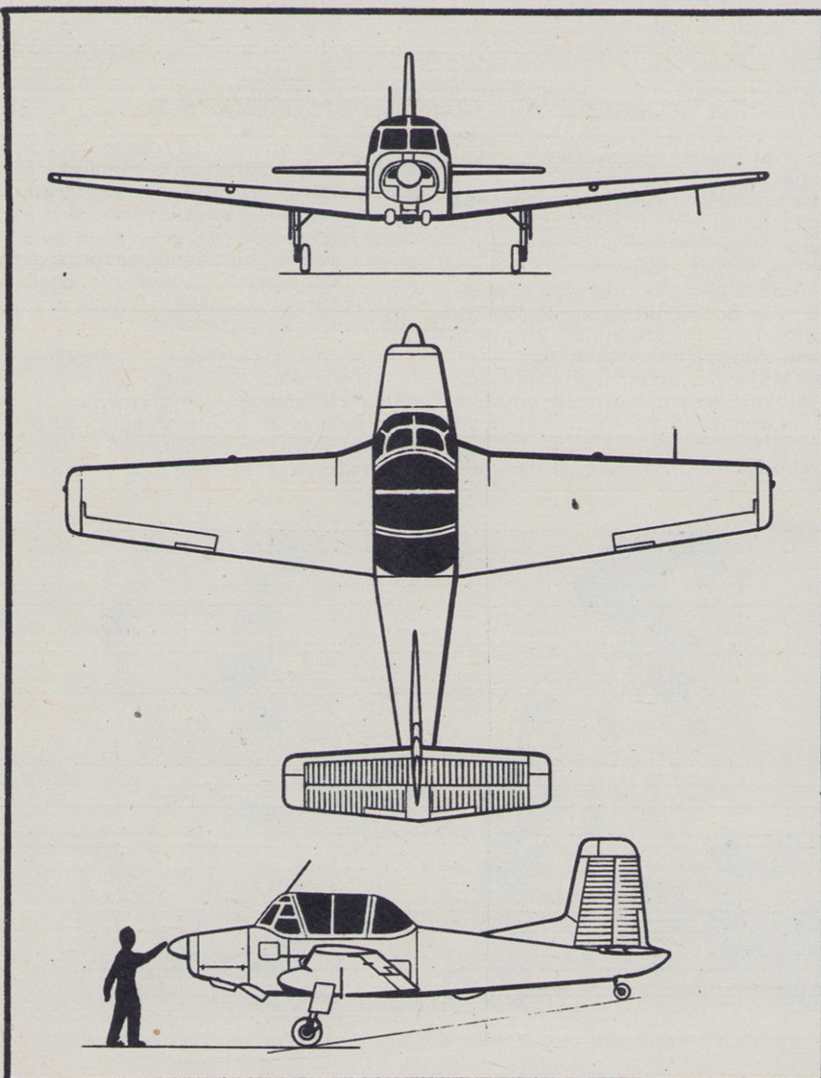
Ciężary:

Ciężar w locie	5900 kG
Obciążenie powierzchni	400 kG/m²
Obciążenie ciągu	2,7 kG/KM

Osiągi:

Prędkość maksymalna	1200km/h (Ma = 0,95)
Prędkość lądowania	200 — 270 km/h
Długość startu na przeszkodę 15 m.	1370 m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



VALMET TL-III „TUULI" ● FINLANDIA

FINSKIE zakłady Valmet opracowały ostatnio nowy samolot treningowy „Tuuli", o bardzo nowoczesnej sylwetce.

W wersji szkolnej, dwumiejscowej, „Tuuli" jest dopuszczony do pełnej akrobacji. Może być również używany w wersji trzymiejscowej (trening w akrobacji) i czteromiejscowej turystyczno-łącznikowej. Istnieje również wersja sanitarna (2 miejsca i 1 nosze).

„Tuuli" jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji całkowicie metalowej (łącznie z pokryciem).

Płat dwudzielny, dźwigarowo-kesonowy. Lotki wychylają się w dół o 15° przy pełnym wychyleniu klap.

Kadłub skorupowy, składa się z trzech części. Część środkowa zawiera oszkloną kabinę załogi. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice (dwuster).

Usterzenie wolnonośne. Stery odciążone i wyważone.

Podwozie klasyczne. Główne koła wciągane w skrzydła.

Silnik płaski Continental 0-170-A o mocy 225 KM. Śmigło przestawialne. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	11,0 m
Długość	8,0 m
Wysokość	2,59 m

Ciężary:

Ciężar własny	1 065 kG
Ciężar w locie	1 435 kG

Osiągi:

Prędkość max.	219 km/h
Prędkość przelotowa	180 km/h

Notatnik z podróży

PO JUGOSŁAWII

JERZY R. KONIECZNY

Vršac



Widok ogólny lotniska Związkowego Centrum Lotniczego w Vrsac. Na pierwszym planie transport „Meteora" na start. Z lewej widoczny nowy hangar — w budowie.
Foto: J. R. Konieczny (4)

W dniach od 25 sierpnia do 16 września br. przebywałem w Jugosławii jako gość redakcji tygodnika lotniczego „Aerosvet" i Związku Lotniczego Jugosławii. W czasie trzytygodniowego pobytu zwiedziłem Belgrad, Związkowe Centrum Lotnicze w Vrsac i niemniej słynne winnice „Helvecia" w tej miejscowości. Byłem w Zagrzebiu, Lublanie, w Alpejskim Centrum Lotniczym Lesce-Bled, zwiedziłem słynne, przepiękne groty w Postojnej i szkołę lotniczą aeroklubów Sinj i Split w kamienistej Dalmacji. Byłem w urzekającym Dubrowniku, odbyłem wycieczkę po Morzu Adriatyckim i przyglądałem się mityngom lotniczym nad morzem z okazji Dnia Marynarki Wojennej. Pływałem statkiem po Zatoce Kotorskiej i oglądałem leżące przy niej Adriatyckie Centrum Lotnicze w Tivat. Zwiedziłem Czarnogórę i jej stolicę Titograd. Podróżowałem różnymi środkami lokomocji: motocyklem, samochodem, pociągiem, samolotami aeroklubów i JAT-a, wreszcie motorówką i statkiem.

Nade wszystko jednak, obok całego piękna Jugosławii, które miałem możność podziwiać, utkwili mi w pamięci ludzie — przyjacielscy i serdeczni. Spotykałem się z ich przyjaźnią na każdym kroku, wszędzie przyjmowano mnie bardzo gościnnie. Rozmawiałem z szeregowymi członkami Związku Lotniczego Jugosławii, pilotami i instruktorami, spadochroniarzami i modelarzami, a także z przedstawicielami władz tej organizacji — przewodniczącym Związku generałem majorem lotnictwa Nenadem Drakulicem i sekretarzem generalnym Kovacevicem.

Myślę że — choć napisano już u nas sporo o lotnictwie sportowym Jugosławii — to jednak na pewno jeszcze nie wszystko. Uzupełnią to być może chociaż częściowo moje notatki i zdjęcia z podróży po Jugosławii.

ŻNIWO REKORDÓW

KIEDY zwiedzałem słynne i największe bodaj w Jugosławii winnice w Vrsac, jeden z dyrektorów tego przedsiębiorstwa, stary partyzant z ostatniej wojny Skrbiz Joron skarżył się, że tegoroczna posucha bardzo poważnie obniżyła jakość i ilość tegorocznych zbiorów winogron. Istotnie, susza w tym roku dała się porządnie we znaki okolicznej ludności, która w przeciwieństwie do naszej z utęsknieniem czekać musiała długo na jakikolwiek deszcz.

Susza nie miała tylko wpływu na pracę znanego nam już Związkowego Centrum Lotniczego w Vrsac, które w tym roku miało bogaty sezon. No, bo to i przygotowania do mistrzostw świata w szybownictwie i spadochroniarstwie, a także normalne kursy szkoleniowe: tych najmłodszych — „podmladaków", modelarskie, szybowcowe, spadochronowe i samolotowe. Są one organizowane zresztą rokrocznie. Najbardziej jednak sezon ten obrodził chyba w rekordy. Szczególnie bogate ich żniwo mieli szybownicy na przełomie sierpnia i września.

Złotą serię rozpoczęła Słowenka, młoda studentka filozofii z Celje — Sonja Pipan. 9 sierpnia „machnęła" ona za jednym zamachem 2 kobiece rekordy narodowe Jugosławii (docelowy — poprzedni wynosił 192 km i otwarty — poprzedni 257 km) przelotem docelowym do Suboticy — 312 km. Mając już srebrną odznakę, zdobyła tym samym warunek do złotej i 1 diament. Mówi się o niej popularnie, że to „ręka" Maksa, czyli — wychowanka znanego szybownika Maksa Arbajtera. Gwoli ścisłości trzeba w tym miejscu także dodać, że i trochę „ręka" naszego instruktora Bodnara, który w zeszłym roku był w Vrsac i szkolił m. in. sympatyczną Sonję, o czym mi zresztą sama wspominała.

Na lotnisku nie od razu się domyśliłem, że dziewczę w niebieskich spodniach i czerwonym sweterku, z fantazyjnie zawiniętym kokiem czarnych włosów na głowie, to owa głośna już w Jugosławii rekordzistka. Jest skromna. Zdołałem jednak wyciągnąć z niej parę słów.

Szkolenie szybowcowe rozpoczęła w 1954 roku. Wylatała dotychczas około 120 godzin. Rzecz ciekawa, że lata jedynie w czasie wakacji, z reguły w lipcu i sierpniu, i to zawsze w Vrsac. W tym roku np. w czasie



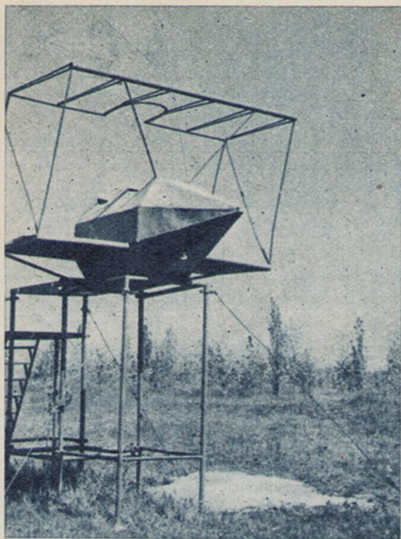
Milan Dolinar



Sonja Pipan



Cvetka Klančnik — Belin



Centrum wyposażone jest bogato w różnego rodzaju pomoce naukowe i przyrządy do szkolenia i ćwiczeń, m. in. także skoczków spadochronowych (na zdjęciu powyżej). Poniżej: pasażerka rekordowego lotu z Klancnik na „Kosavie" — Silva Trauner, zapoznaje w wolnej chwili na starcie selenitę z kabiną szybowca.



od 9 lipca do 2 września wylatała w Centrum 66 godzin. „Ostrogi" pilota wyczynowego zdobyła właściwie dopiero w obecnym sezonie. Nie poprzestała jednak na tym jednym podwójnym rekordzie. W miesiąc później — 9 września ustanowiła na „Ważce" trzeci kobiecy rekord narodowy w prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km (czas 1 godzina i 43 minuty).

Na vršackim lotnisku Sonja nie była w sierpniu i wrześniu jedynaczką. Obok kilku innych, młodych pilotek, miała tam wielką rywalkę, starszą i bardziej doświadczoną od siebie, mającą już na swym koncie kilka rekordów narodowych i jeden aktualny międzynarodowy — prędkości przelotu po trójkącie 200 km. Była nią instruktorka Cvetka Klanćnik-Belin. To taka jugosłowiańska Majewska.



Joze Mrak

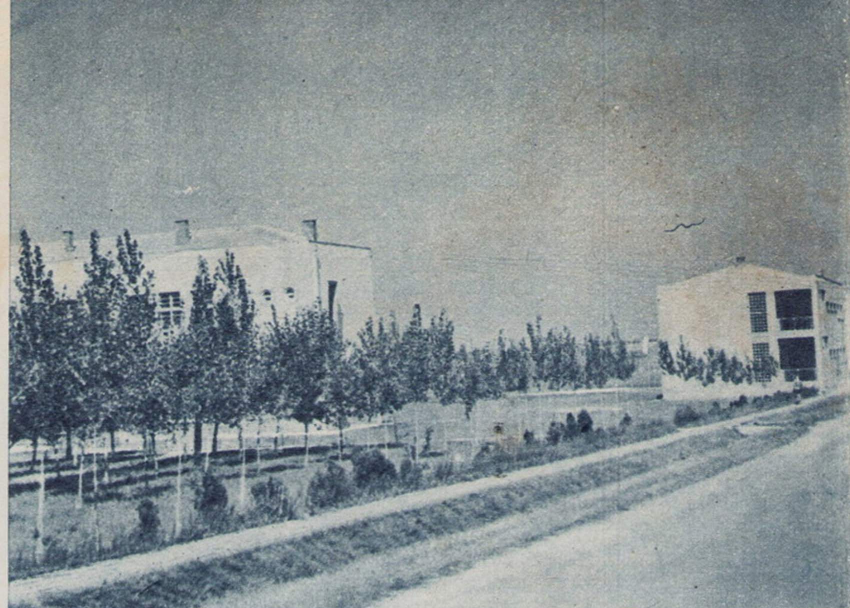
Sonja i Cvetka współzawodniczyły ze sobą po przyjacielsku. Pierwsza starała się na początek poprawiać rekordy swej starszej koleżanki, a druga polowała na rekordy międzynarodowe.

28 sierpnia Klanćnik przedsięwzięła na „Kosavie" próbę pobicia rekordu świata w prędkości przelotu po trójkącie 300 km. Całą trasę przeleciała dość pomyślnie i już, kiedy myślała, że rekord świata ma prawie w kieszeni, „prasnęła" — jak się to po naszemu dawniej mówiło — tuż na 2 km przed lotniskiem w Vršacu. Była speszona, ale nie dała za wygraną. Następnego dnia, czyli 29 sierpnia, na tejże „Kosavie" pocieszyła się nowym kobiecym rekordem narodowym w przelocie docelowo-powrotnym wynikiem 220 km.

6 września poleciała Cvetka znów na „Kosavie", tym razem z pilotką Silvą Trauner, na przelot prędkościowy po trójkącie 100 km. Padł jeszcze jeden nowy kobiecy rekord narodowy w kategorii szybowców dwumiejscowych, wynikiem 56 km/h. Z Silvą jako pasażerką widać szczęśliwie latało się Cvetce Klanćnik. Trzy dni później, czyli 9 września, te same pilotki zaatakowały z powodzeniem międzynarodowy rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km. Uzyskany rezultat — 84,66 km/h jest lepszy od poprzedniego rekordu pilotki radzieckiej Samosadowej (64,28 km/h), ustanowionego w 1952 roku.

Taki jest plon rekordów drugiej słoweńskiej pilotki z Lublany, która w swej karierze szybowcowej ustanowiła dotychczas ogółem 19 rekordów narodowych i 2 międzynarodowe.

Cvetka Klanćnik ma 27 lat, jest społecznym instruktorem szybowcowym i spadochronowym, a także pilotem samolotowym. Wylatała dotychczas 720 godzin na szybowcach i 200 na samolotach. Szkolenie lotnicze rozpoczęła w 1948 roku od spadochroniarstwa. W szybowcowych mistrzostwach Jugosławii startowała trzykrotnie: w 1953 r., 1955 r. (11-te miejsce) i 1957 r. (9-te miejsce). Mąż jej jest technikiem i pracuje w wielkich zakładach przemysłowych „Litostroj".



Widok ogólny na zabudowania Centrum od głównej bramy wejściowej.

Na tym nie koniec żniwa rekordów w Vršacu. Mężczyźni okazali się wcale nie gorsi od swych koleżanek.

28 sierpnia instruktor Milan Dolinar, znany z pobytu w naszych szkołach szybowcowych, ustanowił na „Meteorze" nowy krajowy rekord Jugosławii w przelocie docelowo-powrotnym wynikiem 375 km, bijąc poprzedni rekord należący do Komaca (276,3 km) z 1953 r. Jego kolega, instruktor Centrum Joze Mrak, pobił natomiast 8 września dotychczasowy międzynarodowy rekord Wojnara prędkości przelotu po trójkącie 100 km, a ściślej 102,5 km wynikiem około 97,2 km/h (dotychczasowy rekord 94,7 km/h).

Spróbujmy teraz krótko podsumować żniwo vršackich rekordów w okresie od 28 sierpnia do 9 września, tj. w ciągu 11 dni:

28. VIII. — Dolinar — 1 rekord krajowy (docel-powrót — 375 km
29. VIII. — Klanćnik — 1 kobiecy rekord krajowy (docel-powrót 220 km)
6. IX. — Klanćnik-Trauner — 1 kobiecy rekord krajowy (trójkąt 100 — 56 km/h)
8. IX. — Mrak — 1 rekord międzynarodowy (trójkąt 100 — 97,2 km/h)
9. IX. — Klanćnik-Trauner — 1 kobiecy rekord krajowy i międzynarodowy (trójkąt 100 — 86,66 km/h)
9. IX. — Pipan — 1 kobiecy rekord krajowy (trójkąt 100 — 1 h 43').

Razem więc w jednym tylko Vršacu ustanowiono w tym czasie 6 rekordów krajowych i 2 międzynarodowe. Plon wcale nie mały.

KADRA I SPRZĘT

W końcu sierpnia w Centrum przebywały na kursie wyczynowym dwie niewielkie grupy szybowników i spadochroniarzy. Główne kursy letnie w zasadzie zakończyły się i ten okres przejściowy przed zimą wykorzystywali w dużej mierze dla siebie sami instruktorzy na trening własny i bicie rekordów, zwłaszcza, że warunki meteo były sprzyjające ku temu. A o dobrą pogodę troszczył się już etatowy meteorolog Centrum instruktor szybowcowy Emil Korsić.

CIĄG DALSZY NA STR. 12

Dwumiejscowy szybowiec wyczynowy „Kosava" w locie nad Vrsacem. Foto: „Aerosvet" (5)



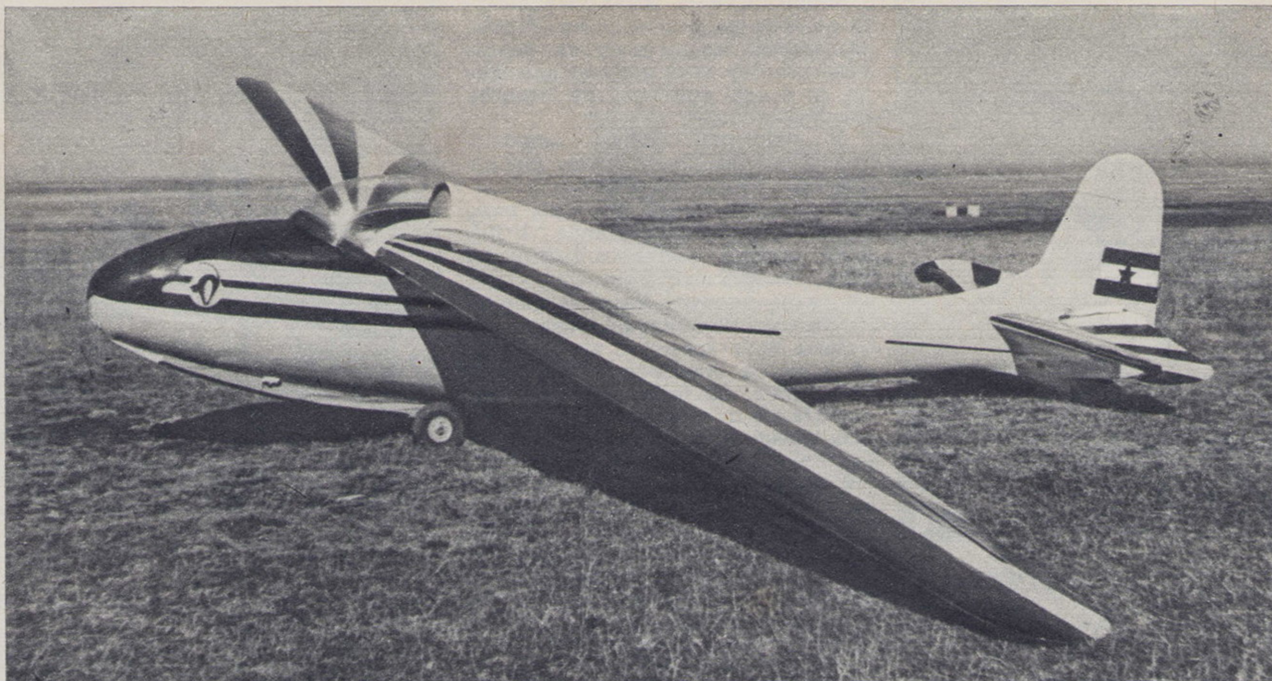
DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

Związkowe Centrum Lotnicze w Vršac posiada, jak na warunki jugosłowiańskie, dość liczną kadrę etatową. Kierownikiem tego wielkiego kombinatu szkolenia lotniczego jest znany nam dobrze z mistrzostw w Lesznie, a mnie osobiście także z mistrzostw w St Yan we Francji — Pavle Crnjanski, doświadczony pilot szybowcowy, samolotowy i skoczek spadochronowy. Wylatał ogółem 3 000 godzin i posiada złotą odznakę szybowcową z 1 diamentem. Kieruje pracą Centrum od samego początku jego istnienia. Szefem wyszkolenia jest Stojan Korda.

Najwięcej instruktorów jest szybowcowych, bo aż siedmiu. Należą do nich m. in. Dolinar, Mrak, Korsić i Komac. Ten ostatni przechodzi obecnie rekonwalescencję po ciężkiej operacji żołądka. Jak mi opowiadał, w drodze powrotnej z Leszna niedaleko Graz w Austrii dostał silnego ataku i w stanie bardzo ciężkim odwieziono go do najbliższego szpitala, gdzie nieprzytomnego natychmiast operowano. Szefem instruktorów szybowcowych jest obecnie Rudolf Berković (uprzednio ich pracą kierował właśnie Komac). Instruktorów spadochronowych natomiast ma Centrum pięciu, a na ich czele stoi Jovan Belosević. W tej grupie jest m. in. Milicević, ten, który na ostatnich mistrzostwach świata w Bratysławie zajął w ogólnej klasyfikacji trzecie miejsce. Najmniej jest instruktorów samolotowych — tylko trzech. Szefem w tej grupie jest Mihajlo Sunjevarić.

Na lotnisku oddalonym od internatu o około 2 km budują się obecnie nowy, duży hangar. W najbliższym czasie Centrum będzie dysponowało już czterema hangarami.

Sprzęt w hangarach i na lotnisku różny — istna mozaika. Z samolotów; Po-2 (holowanie), Aero-2 (szkolenie i trening), Bücker Jungmann (akrobacja), „Roda" (sanitarny Storch), LK-1 (szkolenie i turystyka) i „Trojka". Szybowce też różne: „Orao" II-c (jednomiejscowy wyczynowy), „Triglav" (jednomiejscowy, treningowy i zawodniczy), „Jastreb" (jednomiejscowy szkolnotreningowy), „Roda" (dwumiejscowy do początkowego szkolenia), „Ždral" (dwumiejscowy szkolny), „Kobac" (dwumiejscowy, szkolnotreningowy), znana z Leszna „Ilidenka" (jednomiejscowy wyczynowy), „Udarnik" (jednomiejscowy treningowy), „Olimpia" (jednomiejscowy treningowy), znana z Leszna „Ilindenka" (jednomiejscowy wyczynowy), „Udarnik" (jednomiejscowy treningowy), „Olimpia" (jednomiejscowy treningowy), „Cavka" (jednomiejscowy szybowiec z kabinką do szkolenia początkowego za wyciągarką), „Kosava" (dwumiejscowy wyczynowy), prototyp szybowca akrobacyjnego „Maćka", dwa „leszniańskie" „Meteory" i rodzimej produkcji „Ważka". Ten ostatni szybowiec wyczynowy w aeroklubach jugosłowiańskich i dominuje też w Vršcu. Wszystkie inne to w większości prototypy lub pojedyncze egzemplarze.



Prototyp jugosłowiańskiego szybowca akrobacyjnego „Macka". Foto: J. R. Konieczny (3) i „Aerosvet" (2)

Kiedy zwiedzałem dobrze urządzone warsztaty Centrum, które produkują także wyciągarki typu „Vršac-8" (silnik „Mercedes" — 100 KM), widziałem w budowie pierwszą serię — 8 sztuk — szybowca akrobacyjnego „Macka". Produkuje się w nich także dla najmłodszych lotników — młodzieży szkolnej — komplety do budowy latawców i modeli latających w specjalnych paczkach. Są to kolejno pod względem stopnia trudności budowy — latawce: „Proletarac" (cena 80 dinarów), skrzynkowy „Bumbar" (cena 120 dinarów) i modele: „Selenit" (cena 130 dinarów), „Kolibri" (265 din.) i „Kumulus" (220 din.).

PŁATNA REKLAMA

Związkowe Centrum Lotnicze ma także dwie filie: jedną w Tivat nad Zatoką Kotorską (napiszę o niej oddzielnie), a drugą w Bihaću (specjalnie dla lotów wysokościowych). W zakres działania ośrodka, oprócz prowadzenia szkolenia i różnego rodzaju kursów specjalistycznych we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego, wchodzi także stała powietrzna obsługa sanitarna w rejonie 200 km oraz wykonywanie różnego rodzaju **płatnych usług**, jak np.: turystyka, zrzucanie ulotek, holowanie różnych reklamowych napisów na linkach (maksimum do 20 słów) w dzień i w nocy, wykonywanie napisów reklamowych na niebie przez samoloty, akrobacja z napisem reklamy na samolocie nad miastami, plażami czy terenami campingowymi czy tzw. reklamowe loty z głośnikami (samolot leci na minimalnej wysokości na zredukowanym gazie, a pilot przez głośnik umieszczony w maszynie wygłasza tekst reklamowy lub nadaje muzykę). Taryfa za tego rodzaju loty kształtuje się m. in. następująco: 480 dinarów za 1 km lotu do danej miejscowości, gdzie samolot ma coś reklamować, natomiast 1 000 dinarów za 1 minutę lotu reklamowego nad miejscowością — w dzień, a 2 000 dinarów za 1 minutę lotu w nocy.

Myślę, że i nasze aerokluby mogłyby też wprowadzić jakiś cennik za tego rodzaju usługi, np. za zrzucenie ulotek?

OSIĄGNIĘCIA

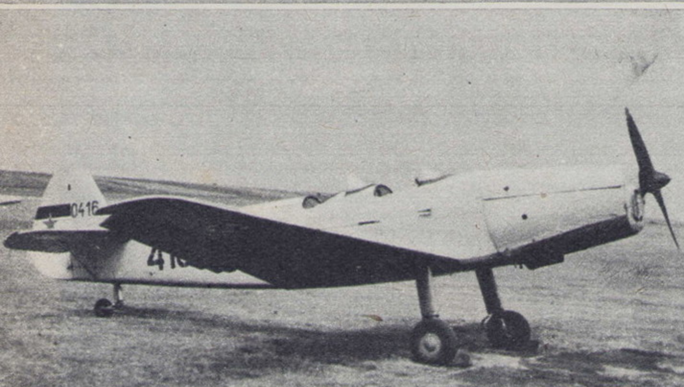
Z rozmowy z kierownikiem Centrum P. Crnjanskim dowiaduję się nieco o osiągnięciach ośrodka, który do roku 1954 był tylko centrum szybowcowym. A więc, w latach 1948—1956 zdobyto tam w szybownictwie:

858 kategorii „C" pilota szybowcowego
715 warunków do srebrnej odznaki
180 srebrnych odznak
15 warunków do złotej odznaki
7 złotych odznak
11 warunków diamentowych
1 diamentową odznakę.

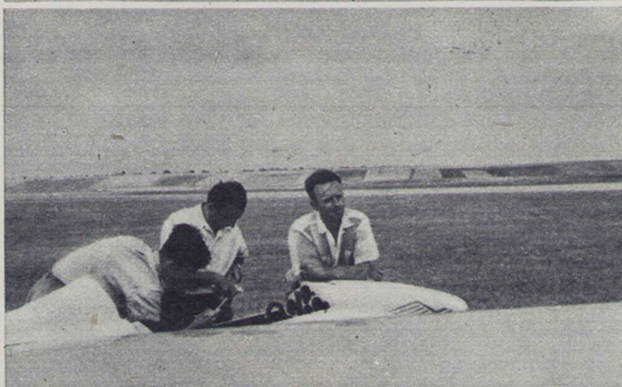
Szybownicy wykonali ogółem w tym czasie 111 000 startów i wylatali 26 788 godzin. Piloci samolotowi natomiast w latach 1954—1956 wykonali 20 243 startów i wylatali 5 243 godziny. Bilans — moim zdaniem — jak na tak wielki, nowocześnie i komfortowo urządzony kombinat szkolenia lotniczego — jest skromny. Osiągnięcia przeciętnej naszej wyczynowej szkoły szybowcowej w analogicznym okresie, znacznie skromniej urządzonej i wyposażonej, są niewątpliwie lepsze. Ano, policzcie koledzy w Lisich Kątach czy Lesznie i napiszcie nam.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Popularny jugosłowiański samolot szkolno-treningowy „Aero-2".



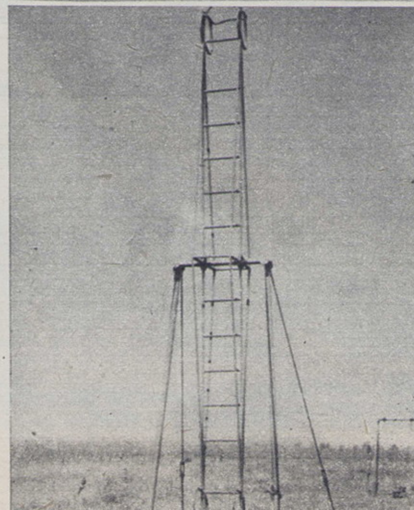
Meteorolog Centrum i instruktor szybowcowy Emil Korsić (pierwszy z prawej).



Dwumiejscowy szybowiec szkolny „Roda". Niektóre dane: rozpiętość — 12,7 m, długość — 7 m, powierzchnia nośna — 16,7 m², ciężar pustego szybowca — 120 kG, ciężar w locie — 280 kG.



Jeden z przyrządów do ćwiczeń spadochroniarzy w Centrum w Vrsac.



UWAGA LATAJĄCE SPODKI

· 8 ·

ANDRZEJ TREPKA

Siedzący w pobliżu windy strażnik podniósł się z niedwuznacznym zamiarem stwierdzenia czego intruz tutaj szuka. W tym momencie otworzyła się jedna z wind i wyszło z niej pięciu mężczyzn. Dwaj sprawiali wrażenie funkcjonariuszy Departamentu Stanu. Wygląd pozostałych był zastanawiający. Okrywały ich długie czarne peleryny, na głowach mieli czarne filcowe kapelusze, których ronda częściowo zakrywały twarze. W rękach trzymali teczki.

Doszli szybko do marmurowych schodów, na których stał przypadkowy świadek opisujący to zajście. Nagle jeden z nich pośliznął się idąc po gładkiej marmurowej posadzce i upadł na plecy. Teczka wysunęła mu się z rąk. Wówczas Amerykanin podbiegł, aby postawić na nogi „obcego dyplomatę", jak w myśli nazwał trzech dziwnych nieznajomych. Zdawał się on być zadziwiająco słaby w nogach, gotów powtórnie upaść. Na twarzy jego nie drgnął żaden muskuł. To samo dotyczyło dwóch bliźniaczo podobnych jego towarzyszy.

Nasz bohater odniósł nieodparte wrażenie, że ujmując ramię tajemniczego nieznajomego, pod peleryną wyczuł gęste, wełniane futro; a działo się to w Washingtonie. w upalny letni dzień. Ponadto zorientował się, że przybysz miał maskę na twarzy i gumka od niej była wyraźnie widoczna wśród rudych, krótko przystrzyżonych włosów z tyłu głowy.

Tymczasem towarzyszący gościom funkcjonariusze Departamentu Stanu niegrzecznie odepchnęli intruza i całe towarzystwo szybko skierowało się ku wyjściu.

W miejscu, gdzie przed chwilą upadła teczka, Amerynin zauważył niewielką okrągłą monetę. Nigdy nie widział takiego pieniądza. Stanowił on krążek srebrzystego, bardzo lekkiego, a zarazem niezwykle twardego metalu. Po jednej stronie przedstawiał wizerunek człowieka o przerażająco wilczym wyrazie twarzy. Ostre, psie zęby, rzadko rozstawione, błyskały z warg rozchylonych niby w uśmiechu. Spłaszczony, krótki a szeroki nos, przypominał doga. Małe bystre oczy były szeroko rozstawione jak u wilka. Śpiczaste uszy porastała sierść. Po drugiej stronie monety wytłoczony był obraz globu poprzecinany liniami południków i równoleżników, a nad nim wąskie sierpy dwóch księżyców. Konfrontacja z najlepszymi katalogami monet nie dała żadnego rezultatu. Również dokonane przez wybitnych specjalistów próby rozszyfrowania tajemniczego napisu składajacego się z liter niepodobnych do żadnego z współczesnych czy starożytnych pism, spełzły na niczym.

*

N. K. Jessup cytuje też opis spotkania z tzw. małymi ludźmi z przestrzeni kosmicznej.

Zdarzenie miało miejsce w 1956 r. Pewnego wieczoru dwaj kupcy jechali samochodem w kierunku Careas (Wenezuela). Nagle dostrzegli w świetle reflektorów trzy drobne istotki, zajęte jakby zbieraniem ziemi w pobliżu szosy, ponad którą na wysokości kilku metrów spoczywał w powietrzu wielki jaśniejący dysk.

Kupcy wysiedli z samochodu i pobiegli w stronę karzełków, oświetlając ich latarkami. Jeden mały człowieczek skierował ku napastnikom jakiś dziwny przyrząd. Wywołało to jedynie reakcję psychologiczną: na miejscu wypadku pozostał tylko jeden kupiec, widocznie odważniejszy. Uznał przy tym, że pora zabrać się do działania. Chwycił małego człowieczka za kołnierz, usiłując zawlec go do samochodu. Wtedy uczuł silne uderzenia w żebra. Gdy dobywszy noża pchnął karzełka, skonstatował z przerażeniem, że ostrze ześlizgnęło się jak po kamieniu.

Przerażony kupiec zaczął uciekać. Tymczasem dysk obniżył się tuż nad ziemię, a gdy karzełki zdążyły wskoczyć do jego wnętrza, wzbił się pionowo.

Uczestników niezwykłego zajścia odstawiono do szpitala. Lekarze stwierdzili u obydwu silny wstrząs nerwowy. Dochodzenie ustaliło, że żaden z nich nie był pijany.

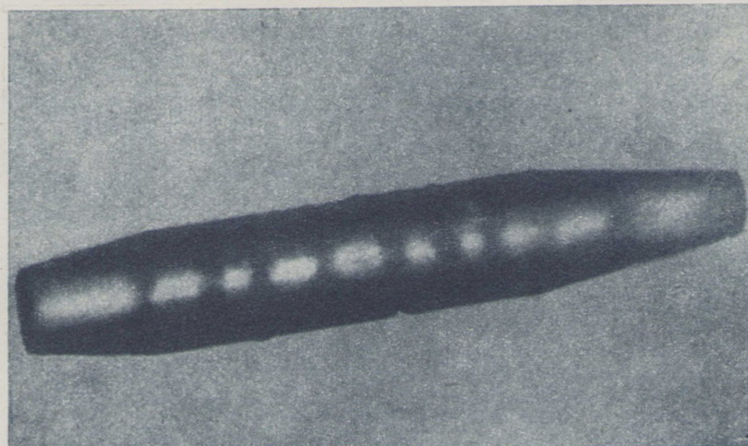
*

Inż. Miguel Espanhol, oficer hiszpańskiej marynarki, ekspert w dziedzinie mineralogii, był świadkiem jednego z najbardziej emocjonujących spotkań z niezidentyfikowanymi obiektami latającymi. Relacja jego, zamieszczona w „UPO Critical Bulletin"', jest z gatunku tych, do których aż się prosi zastosować dziś już przysłowiowe powiedzenie, figurujące w jednym z raportów szefa wywiadu lotnictwa USA generała-majora Johna A. Samfora: „Wiarogodni obserwatorzy widzieli niewiarygodne obiekty".

10 października 1957 r. inż. Espanhol jadąc ciężarówką w rejonie Cares (Brazylia), w odległości trzech mil od wsi Quebra-Coco, polecił kierowcy obserwować silne światło bijące znad wyżyny, do której się zbliżali. Kiedy samochód osiagnął szczyt jednego ze wzgórz, w odległości około mili ujrzeli wielki świecący obiekt nieruchomy na niebie, który jaskrawo oświetlał znaczną powierzchnię terenu. W miarę zbliżania się musieli zawiesić na przedniej szybie książkę w charakterze przesłony, gdyż światło stawało się coraz bardziej oślepiające.

Nagle kierowca stwierdził z przerażeniem, że tajemniczy przedmiot unieruchomił wóz. Wszelkie próby rozruchu silnika spełzły na niczym.

Nieznany obiekt krążył przez pewien czas nad samochodem, aż zatrzymał się w odległości kilkudziesięciu metrów, wisząc na wysokości około sześciu metrów. Zgasił wszystkie światła z wyjątkiem błyszczącego czerwonego punktu na antenie, wznoszącej się około czterdziestu metrów ponad kopułą.





Zdjęcie awionatki, która ukazała się w USA nad stanem Kalifornia w dniu 1 maja 1952 r. Z prawej: Albert M. Chop, szef Biura Prasowego Sił Lotniczych USA, który podał się do dymisji na znak protestu przeciwko nieujawnianiu niezbitych dowodów pozaziemskiego pochodzenia NOL.

Nagle rozsunęły się drzwi, prawdopodobnie automatycznie i świadek ujrzał w nich dwie sylwetki o ludzkich kształtach. Miały długie włosy, a szaty ich emitowały blask na wysokości klatki piersiowej. Za nimi pojawiły się następne, aż cała siódemka spacerowała po pomoście, który oddzielał przypominającą odwrócony spodek dolną część pojazdu od wierzchniej kopuły.

Tajemnicza załoga tajemniczego statku w ciągu trzech minut najwidoczniej obserwowała samochód. I nawzajem inż Espanhol przyglądał się obiektowi, w czasie gdy szofer daremnie próbował uruchomić wóz. Latający spodek, wciąż nieruchomo spoczywający nisko nad ziemią, miał średnicę około 150 metrów przy 40 metrach wysokości. Był kształtu nieregularnie owalnego, gdyż część górna nieco wydłużała się u podstawy anteny. Ogólna jego sylwetka dobrze odzwierciedlała jednak typ dwóch spodków nałożonych na siebie, przedzielonych obręczą wysokości około pięciu metrów, w której znajdowały się rozsuwane drzwi. Na zewnątrz obiektu rzucało się w oczy rozproszone światło.

Po tej milczącej obserwacji załoga powróciła do wnętrza statku i drzwi uległy zasunięciu. Latający spodek wzbił się na wysokość około pół kilometra, po czym wypuścił mały dysk, który oddalił się ku północy, podczas gdy jego wielka latająca baza obrała kurs na południe, wkrótce znikając w oddali.

W tym czasie kierowca bez żadnych przeszkód uruchomił silnik samochodu.

ZIELONE KULE OGNISTE

Jednym z najbardziej sensacyjnych „pojedynków" samolotu z NOL — który zakończył się szczęśliwie dla pilota, zapewne dzięki zachowaniu przez niego zimnej krwi i zastosowaniu pomysłowego fortelu — wydarzył się dnia 18 listopada 1948 r.

Lecąc nad Andrews Field w pobliżu Washingtonu, pilot Combs napotyka olbrzymią kulę ognistą, która zagradza mu drogę. Po dziesięciu minutach walki, wróżącej najgorsze, Combs realizuje zaskakujący pomysł: kieruje na tajemniczego przeciwnika strumień światła potężnych reflektorów swego samolotu. Rezultat jest natychmiastowy — kula ognista wycofuje się z walki. Najpierw gwałtownie odskakuje, po czym z olbrzymią prędkością znika z pola widzenia.

Nie było to ani pierwsze ani jedyne doniesienie o spotkaniu samolotu z tajemniczą kulą ognistą. Znamy szereg bezspornych wypadków, gdy taki właśnie NOL zniszczył samolot, czasami całkowicie zamieniając go w parę. Wiemy również o katastrofach samolotów w warunkach nieustalonych, gdzie przypuszczalnie odpowiedzialność spada na kulę ognistą, ale pewności brak, gdyż tajemnicę wydarzeń towarzyszących ostatnim chwilom pilot zabrał do grobu.

Wiele relacji mówi o zauważeniu z ziemi kul ognistych różnej wielkości, o różnych barwach i poruszających się oraz reagujących w niejednakowy, często bardzo dziwny sposób.

Nadmienię, iż nie należy łączyć tego ani z katastrofą kpt. T. Mantella ani z hipotezą prof. K. Benedicksa na temat piorunów kulistych (omówionych w poprzednich odcinkach). Chociaż dotąd nie posiadamy jednoznacznej opinii świata nauki o fizycznej naturze piorunów kulistych — wiemy z praktyki obserwacyjnej, iż występują one wyłącznie w czasie burzy lub gdy powietrze jest silnie naelektryzowane. Zdaniem prof. Benedicksa piorun kulisty jest zjawiskiem wtórnym, spowodowanym uderzeniem „zwykłego" pioruna liniowego. Natomiast kule ogniste, o których tu mowa, występowały przy wszelkich możliwych do pomyślenia warunkach meteorologicznych. Np. pierwsza kula ognista tego typu pojawiła się zimą 1946 r. nad Skandynawią przy bezchmurnym niebie, wyjątkowej przezroczystości powietrza i trzaskającym mrozie.

Ale czy na pewno pierwsza?

Cofnijmy się dwadzieścia stuleci. Rzymski historyk Julius Obsequens zanotował ukazanie się kuli ognia („aurea globis"), której opis w niczym nie przypomina ani pioruna kulistego ani meteoru.

Działo się to w roku 90 przed n. e. O wschodzie słońca pojawiła się z przeraźliwym hałasem, płonąc nad miastem Spoletum, po czym obniżyła się aż do ziemi i wirowała. Następnie wystartowała, kierując się na wschód i zasłoniła sobą tarczę słoneczną.

Kroniki spisane w różnych czasach i w różnych krajach zawierają opisy zbliżone do powyższego.

Powróćmy do naszych czasów.

19 sierpnia 1953 r. kilka minut przed godziną 21 czerwona kula ognia, ku przerażeniu obecnych na szosie prowadzącej do miasta New Haven (stan Conneticut, USA), przecięła tę arterię na wysokości kilkunastu metrów, strzelając snopem iskier przypominających choinkowe „zimne ognie"; jakiś czas leciała brzegiem, kosząc czubki drzew nieco wystających nad ogólny poziom lasu rosnącego po prawej stronie. Potem wzbiła się w przestworza i raptownie znikła.

Nocą 2 listopada 1951 r. na niebie Arizony pojawiła się przepiękna zielona kula ognista rozwidniająca krajobraz niesamowitym, baśniowym światłem. Była znacznie większa od tarczy Księżyca. Leciała szybko na równej wysokości, po czym bezgłośnie wybuchła w olśniewającym rozbłysku.

Podobne zielone kule pojawiały się w olbrzymich ilościach w stanie New Mexico, a ponieważ zbiegło się to z próbnymi eksplozjami bomb atomowych dokonywanymi na tych terenach, początkowo sądzono, iż pomiędzy tymi zjawiskami zachodzi ścisły związek. Później jednak rozprzestrzeniły się one na Pensylwanię, Maryland, Porto Rico, a obecnie oswojono się z powszechnością ich występowania w całej Ameryce Północnej. Obserwowano je również niejednokrotnie nad innymi kontynentami oraz na oceanach. Przypuszczenie, iż mógłby tu wchodzić w grę szczególny rodzaj meteorów, zdementował znany astronom i matematyk prof. dr Lincoln la Paz, dyrektor Instytutu do Badań Meteorytów przy uniwersytecie w New Mexico. Stwierdził on, że kule ogniste pochodzenia kosmicznego nigdy nie przybierają takiego odcienia barwy zielonej, a ponadto oczywiście nie mogą poruszać się w sposób znamionujący logiczne kierowanie. Również, zdaniem meteorologów, nie są piorunami kulistymi — z przyczyn poprzednio wzmiankowanych

Jak dotąd nauka nie znalazła zadowalającego wyjaśnienia genezy i fizycznej natury tego fenomenu. Natomiast uzyskano wiele ciekawych spostrzeżeń.

Przytłaczająca większość świadków pojawienia się tych właśnie kul ognistych, gdy poproszono ich o wskazanie odcienia w zielonej części widma, który najlepiej pokrywa się z barwą zauważonego zjawiska — wskazano pasmo o długości fali świetlnej 5 200 angstremów, odpowiadające rozżarzonej miedzi.

Zawartość miedzi w meteorytach prawie nigdy nie przekracza ułamka procentu; meteorytów, które można by nazwać „miedzianymi", nigdy nie znaleziono. Tym baczniejszą uwagę uczonych zwrócił fakt, że analiza chemicznego składu powietrza na terenie stanów New Mexico i Arizona — a więc w strefie najczęstszego występowania zielonych kul ognistych — wykazało stosunkowo znaczną zawartość drobin miedzi. Wydaje się, że musi istnieć jakiś związek pomiędzy tymi dwoma zjawiskami, gdyż przed 1948 rokiem (kiedy jeszcze nie sygnalizowano występowania zielonych kul ognistych) próbki powietrza na tych terenach nie ujawniały obecności miedzi.

Kierownik Instytutu Naukowego w San Diego (stan Kalifornia, USA) prof. dr Meade Layne, który wraz z całym zespołem swoich współpracowników — specjalistów z różnych dziedzin wyraża niezachwianą pewność kosmicznego pochodzenia NOL, opublikował zaskakującą hipotezę.

Zdaniem tego uczonego latające kule ogniste, które promieniują jaskrawo zielonym blaskiem, stanowią obiekty zdalnie kierowane przez załogi statków kosmicznych. Celem ich ma być częściowa likwidacja wzrostu promieniotwórczości powietrza na skutek próbnych wybuchów bomb atomowych. Prof. Meade Layne twierdzi, że zielone kule ogniste pojawiają się prawie bezpośrednio po eksplozjach jądrowych i przez jakiś czas operują w danej okolicy.

Mimo woli nasuwa się przypuszczenie, że jeśli tak jest istotnie, to zagadkowe zielone kule mogą po prostu stanowić dotąd niezbadany element w rejestrze zjawisk fizycznych towarzyszących wybuchom bomb atomowych.

Prof. Meade Layne jest odmiennego zdania, forsując tezę, że te obiekty są wyrazem życzliwej pomocy pilotów latających spodków. Twierdzi on ponadto, że w wypadkach nie zaobserwowania zielonych kul ognistych na poligonach atomowych wzrost promieniotwórczości powietrza jest bez porównania większy.

Powyższa hipoteza nie znalazła dotąd potwierdzenia i dlatego można ją traktować — przynajmniej na razie — tylko jako ciekawą próbę wytłumaczenia tajemniczego zjawiska.

TAJEMNICZE WŁOSY

Dochodziła godzina trzynasta, dnia 17 października 1952 r., Jean Yves Prigent, dyrektor liceum w mieście Cloron we Francji, zauważył to co dr Aime Michel opisał potem w książce „Lueure sur les Soucoupes Volantes". Czytamy tam m. in.:

„Na północy błysnęła wełnista chmura o intrygującym kształcie, ostro odcinając się od błękitnego tła nieba. Ponad nią uniósł się długi wąski cylinder. Nachylony do poziomu pod kątem 45°, płynął wolno ku południowemu zachodowi. Oceniłem jego wysokość na 2 do 3 kilometrów. Obiekt był białawy, nieświecący i bardzo wyraźnie zarysowany. Z jego wierzchołka wydzielał się pióropusz białego dymu. W pewnej odległości od cylindra, około trzydzieści mniejszych przedmiotów posuwało się tym samym szlakiem. Obserwowane gołym okiem wyglądały jak kuliste kłęby dymu. Dopiero przez lornetkę można było dokładnie rozpoznać czerwony krąg w środku każdego z nich. otoczony kremowym pierścieniem pochylonym pod pewnym kątem. Dlatego spód kręgu był prawie zupełnie zakryty, natomiast odsłaniała się górna jego część. Te obiekty płynęły parami, zataczając charakterystyczne zyzgaki. Gdy oddalały się od siebie, pomiędzy nimi powstawał blask charakterystyczny dla łuku elektrycznego.

DALSZY CIĄG ZA TYDZIEŃ



„Stanowisko dowodzenia" modelem zdalnie sterowanym. Sądząc z min zawodników — model prawidłowo reaguje na impulsy radiowe.



Do startu po drugie miejsce przygotowuje się reprezentant Aeroklubu Poznańskiego — Jan Bury.

VI OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI SZYBOWCÓW ZBOCZOWYCH O PUCHAR PRZECHODNI „SKRZYDLATEJ POLSKI" • JEŻÓW 20-21 WRZEŚNIA 1958

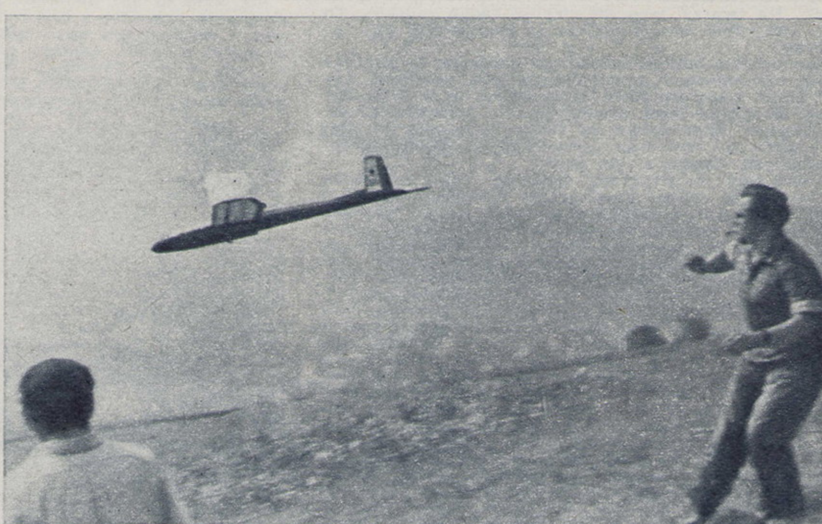
Tekst: inż. ANDRZEJ TRZCIŃSKI **Zdjęcia: JAN MICHALSKI**

ROK bieżący jest stanowczo przełomowy w naszym modelarstwie. Sukcesy na arenie międzynarodowej, „rozruch" nowej gałęzi modelarstwa — zdalnego sterowania, znaczna poprawa w zaopatrzeniu — wszystkie te fakty czynią obecny sezon niepodobnym do lat ubiegłych. Drugą cechą charakterystyczną tegorocznych imprez modelarskich jest supremacja Aeroklubu Warszawskiego w sporcie modelarskim. Modelarze warszawscy, otoczeni specjalną opieką kierownika i Zarządu AW, uzyskali odpowiednie warunki do pracy, dzięki czemu odnoszą sukces za sukcesem, godnie reprezentując Stolicę.

VI Ogólnopolskie Zawody Modeli Szybowców Zboczowych o puchar przechodni „Skrzydlatej Polski" w pełni potwierdziły tę charakterystykę obecnego sezonu. Były to więc zawody pod kilkoma względami odmienne od pięciu poprzednich zawodów zboczówek. Przede wszystkim po raz pierwszy pogoda okazała się na tyle łaskawa dla modelarzy, że można było obserwować żaglowe loty zboczowe z prawdziwego zdarzenia. Umiarkowany wiatr, wiejący prostopadle do jedynego w Jeżowie zbocza, które nadaje się do lotów modeli ze względu na brak przeszkód terenowych, pozwolił na uzyskanie ciekawych wyników. Drugim charakterystycznym momentem był fakt, że w zawodach startowało znacznie mniej zawodników niż w latach ubiegłych, bo zaledwie 33 osoby. Natomiast widać było, iż startują ci, którzy mają w zboczówkach coś do pokazania. Stwierdzić można dużo staranniejsze niż dotąd przygotowanie i opracowanie konstrukcyjne modeli oraz bardzo poważny procent modeli zmechanizowanych (11 modeli) i to z mechanizacją prawie z reguły **sprawnie działającą**. Trzecią innowacją był udział w imprezie modeli zdalnie sterowanych w liczbie 6-ciu, z których zaledwie jeden nie wykazał swych możliwości.

Zawodnicy zjechali się do Jeżowa w dniu 19 września w godzinach wieczornych. Cały dzień 20 września przeznaczony był na trening, z tego względu, że nie wszystkie aerokluby mają możność latania w warunkach górskich. Właściwą konkurencję rozpoczęto dnia 21 o godzinie 10 na zboczu południowym, przy pogodzie pochmurnej i wilgotnej, jednakże bez deszczu i przy wietrze bardzo korzystnym tak pod względem kierunku (południe) jak i siły (2-5 m na sek.). Zgodnie z regulaminem rozegrano 3 kolejki lotów trwające po 1,5 godziny, przy czym czas lotu mierzony był do 5 minut.

Od pierwszej do ostatniej kolejki zaznaczyła się zdecydowana przewaga modeli zdalnie sterowanych i zmechanizowanych. Dość powiedzieć, że w pierwszej jednostce uplasowały się 4 modele zdalnie sterowane i 3 modele z mechanizmem stałego kursu. „Radiowce" demonstrowały piękne loty na żaglu zboczowym, wykonując szereg wydłużonych ósemek wzdłuż zbocza, a następnie odchodząc w dolinę trasą tak dobraną, aby możliwie długo mieć pewien zapas wysokości ponad terenem.



Startuje Edmund Osiński (Aeroklub Warszawski), zdobywca pierwszego miejsca.

Szczególnie dobrym opanowaniem manewrów, „wlataniem się" w model i właściwym taktycznym rozwiązaniem lotów odznaczał się zwycięzca zawodów, Edmund Osiński (Aeroklub Warszawski). Zdobywca trzeciego miejsca, Mieczysław Opaliński, w trzeciej kolejce lotów zademonstrował szczególnie efektowny lot żaglowy, gdy model jego uzyskał wysokość około 200 m ponad szczyt zbocza cały czas zachowując sterowność. Pech prześladował „nestora" naszych radiowców, Zenona Korsaka (Aeroklub Warszawski), któremu nie wyszedł pierwszy start na skutek zbyt wcześnie rozpoczętego zakrętu. W następnych dwóch lotach zawodnik ten osiągnął maksimum 300 sek, jednakże przed lądowaniem po ostatnim locie model uległ poważnemu rozbiciu na skutek zacięcia się steru i stromej spirali. W rezultacie Korsak zajął 4-te miejsce.

Nieco szokująco wyglądał na tle zbocza model Tadeusza Ratyńskiego (Aeroklub Mielecki), gdyż była to zdalnie sterowana silnikówka na trójkołowym podwoziu z „bezrobotnym" silnikiem. Model ten latał jednak całkiem dobrze jako szybowiec, o czym świadczy zajęte 5-te miejsce. Jeśli chodzi o radiowce, to wypada jeszcze zaznaczyć, że żadnemu z zawodników nie udało się wylądować w pobliżu miejsca startu i nie spełnienie tego warunku uniemożliwiło zarejestrowanie rekordu krajowego w kategorii modeli zdalnie sterowanych. Startujących modeli zdalnie sterowanych nie omawiamy, gdyż uczyniliśmy to już z okazji zawodów w Opolu, a w Jeżowie stanęli na starcie ci sami zawodnicy z tymi samymi modelami.

Modele z mechanizmem utrzymującym stały kurs można podzielić na 3 grupy: modele sterowane prętem magnetycznym, modele sterowane żyroskopem i modele sterowane chorągiewką. Z modeli sterowanych magnetycznie najlepiej wypadł szybowiec zeszłorocznego zwycięzcy, Jakubowskiego (Aeroklub Tatrzański), który znacznie udoskonalił regulację swego urządzenia sterującego, tak, że model prawie idealnie trzymał się pod wiatr. Zaginięcie modelu w ostatniej kolejce lotów i start modelem zapasowym (A2) przekreśliły szanse tego zawodnika na lepsze miejsce. Również bardzo

DOKONCZENIE NA STR. 18

Piękny widok przedstawiały modele żeglujące nad zboczem.



Zwycięska ekipa Aeroklubu Warszawskiego. Od lewej: Kurowski, Osiński, Korsak.



GRY Z LATAWCEM

PRZELOT PO TRÓJKĄCIE

NA boisku wyznaczamy chorągiewkami wierzchołki trójkąta równobocznego, o bokach długości 100 m. Jeden bok powinien być wyznaczony poprzecznie do wiejącego wiatru. Zawodnik ma za zadanie w jak najkrótszym czasie przebiec z latawcem na lince cały trójkąt, tak aby latawiec nie przerwał lotu. Zawodnicy powinni mieć linki równej długości (do 30 m).

DESANT SPADOCHRONOWY

DESANT polega na tym, że na boisku zakreśla się krąg o średnicy około 1 m. Wszyscy zawodnicy mają jednakowej długości linki (od 20 do 50 m), licząc od uchwytu do przetyczki. Na dany znak zawodnik wypuszcza swój latawiec na pełną wysokość i po ustawieniu się w wybranym przez siebie miejscu wypuszcza pocztyliona ze spadochronem, który po odczepieniu się opada na ziemię. Sędzia mierzy odległość między miejscem lądowania spadochronu, a odległością od kręgu. Zwycięża zawodnik, którego spadochron wylądował najbliżej środka kręgu.



— To na wypadek zepsucia spadochronu.

Poczta LOTNICZA

Tadeuszy Szymonik ze Stróża, **Mirosław Pepłoński** z Bielin, **Jerzy Falewicz** ze Szczecinka i **Józef Kałuża** z Wieliczki. Do Oficerskiej Szkoły Lotniczej możecie się dostać jedynie za pośrednictwem aeroklubu. Od kandydatów do OSL, bowiem, oprócz ukończonych 18 lat i posiadania pełnego wykształcenia średniego (matura), wymagane jest jeszcze przeszkolenie lotnicze, które uzyskać można tylko w aeroklubie.

Również do aeroklubów regionalnych kierujemy tych wszystkich, którzy są zainteresowani szkoleniem spadochronowym, szybowcowym lub samolotowym, a więc: **Jerzego Pientoka** z Wirek, **Józefa Wejmana** z Dobrzejowic, **Jana Paprotnego** z Janowic Rudzkich, **Józefa Przychodaja** ze Stryjowa, **Rudolfa Olearczyka** z Katowic, **Stanisława Chmiela** z Bobów Księżych, **Bożenę Misiak** z Pabianic, **Grzegorza Wełnę** z Trzcińca, **Alfreda Sojaka** z Zacisza Nowego, **Mikołaja Chomonalę** z kołtów. **Huberta Popela** z Gdyni i **Ludwika Pająka** z Wilchwy.

Dokładne warunki przyjęć na szkolenie spadochronowe, szybowcowe i samolotowe oraz adresy aeroklubów podamy w następnych numerach.

KARTKI z HISTORII



ADOLPHE PEGOUD (1889—1915), słynny lotnik francuski, inicjator wyższej szkoły pilotażu.

Pegoud po odbyciu pięcioletniej służby w piechocie kolonialnej w Algierze, we wrześniu 1912 r. zgłosił się do pracy jako niewykwalifikowany robotnik do zakładów lotniczych Bleriota pod Paryżem. Ogromne zainteresowanie lataniem zwróciło uwagę samego szefa fabryki na młodego człowieka, którego wyszkolił i już w miesiąc później zezwolił mu na samodzielne loty.

W lutym 1913 r. Pegoud otrzymał oficjalny dyplom pilota i objął stanowisko pilota-instruktora w szkole lotniczej zakładów Bleriota. Od tej chwili rozpoczęła się nadzwyczaj błyskotliwa kariera lotnicza Pegoud, który przed pierwszą wojną światową miał opinię najlepszego akrobaty świata. Przed specjalną komisją francuskiego ministerstwa obrony narodowej daje on efektowny pokaz nieznanej wówczas akrobacji (ślizgi, korkociąg, pętla) oraz skoku ze spadochronem.

Popisy Pegoud miały duży wpływ na światowy rozwój lotnictwa francuskiego w tym okresie. Odważny pilot, który chętnie dzielił się swymi doświadczeniami, popisywał się we wszystkich większych miastach Europy (także i w Warszawie). W czasie wojny walczył jako oficer-myśliwiec i zginął 1 września 1915 roku nad Belfortem.

J. Kędz.

ROZWIĄZANIE LITERÓWKI Z NR 38

Poprawne rozwiązanie brzmi: „Klub Miłośników Lotnictwa". Książki wylosowali: **Symforian Sztanga** z Przasnysza, **Henryk Kierzak** ze Słupcy, **Zdzisław Skomorowski** z Dęblina, **Ewaryst Kowalczyk** z Cieplic Śląskich i **A. Hasińska** z Milicza.

NIEZWYKŁY „UCIEKINIER"

We wtorek 16 września wieczorem, w pobliżu Brunswick (USA), wylądował sterowiec amerykańskiej marynarki wojennej, w którego gondoli nie było nikogo.

Sterowiec ten wymknął się na lotnisku swej dziesięcioosobowej załodze i unosił się w powietrzu przez około 6 godzin. (sz)

POZNAJMY się

VACLAV HRONEK — Slamennikova 4, Prerov, Czechosłowacja, jest modelarzem i chciałby korespondować z kolegą z Polski o podobnych zainteresowaniach.

JERZY URBAŃSKI — Kutno, Rejtana 29/5 chciałby nawiązać korespondencję z koleżanką, która podobnie jak on interesuje się zagadnieniami lotnictwa polarnego.

CZŁONKOWIE KML

1068. Henryk Bielecki, 1069. Mirosław Wracz, 1070. Jan Dubisz, 1071. Henryk Juszczak, 1072. Stefan Gonera.

Organ KML i harcerzy lotniczych. Wyd. „Skrzydlata Polska" 1958

Skrzydła MŁODYCH



MIĘDZY NAMI

WPRAWDZIE i w czasie wakacji otrzymywaliśmy od Was dużo listów, ale teraz, po rozpoczęciu roku szkolnego, ilość ich znacznie się zwiększyła. Najbardziej — jak się okazuje — interesuje wszystkich sprawa — jak zostać pilotem. Wielu z Was jednak drogę do latania wyobraża sobie bardzo prosto: ukończę np. szkołę podstawową (siedem klas), a potem pójdę do szkoły lotniczej i będę latał.

Takie rozumowanie jest z gruntu fałszywe. Chcąc zostać pilotem, trzeba się bardzo dużo i bardzo dobrze uczyć. Nie ma takich szkół lotniczych (z wyjątkiem technikum o tym kierunku, w którym nie ma nauki latania), gdzie przyjmowanoby kandydatów po ukończeniu siedmiu klas. Każdy przyszły pilot musi mieć wykształcenie co najmniej średnie. Jasne, że np. kandydat na pilota szybowcowego nie rozpoczyna szkolenia dopiero po uzyskaniu matury. Może on być na nie przyjęty już po ukończeniu dziewięciu klas, z tym jednak, że musi dalej się uczyć. Podstawowy kurs szybowcowy można przecież zupełnie swobodnie przejść w czasie wakacji. A potem, nie odrywając się od normalnych zajęć w szkole, kontynuować naukę pilotażu w aeroklubie.

Jeszcze jedno — niektórzy z Was proszą o podanie adresów szkół lotniczych. Otóż trzeba tu wyjaśnić, że wszystkie sprawy związane ze szkoleniem tak spadochronowym jak i szybowcowym oraz samolotowym należy załatwiać za pośrednictwem macierzystego aeroklubu regionalnego. Dlatego adresy istniejących u nas szkół są Wam zupełnie niepotrzebne, bo tam skierować kandydata może jedynie aeroklub.



...My też będziemy kiedyś latać!

MYŚLI WYBRANE O LATANIU

Jeżeli ten instrument w postaci śruby dobrze będzie wykonany i z odpowiednią prędkością wprowadzony w ruch obrotowy — rozpocznie wznosić się ku górze, wkręcając się w powietrze.

LEONARDO DA VINCI

●

Nauka o aerostatach, ich budowie i urządzeniach sprawia wrażenie dziecka, które leży w kolysce: nie możemy od niego jeszcze wymagać tego, czego oczekiwać by można od dorosłego człowieka.

BENIAMIN FRANKLIN

●

Nie my, ale nasze prawnuki będą latać w powietrzu jak ptaki.

PIOTR WIELKI

●

Jestem ojcem rodziny i mam dosyć innych obowiązków niż być wynalazcą latania. Gdybym był młody i samodzielny, niewątpliwie pracowałbym dalej.

OTTO LILIENTHAL, 1894 r.

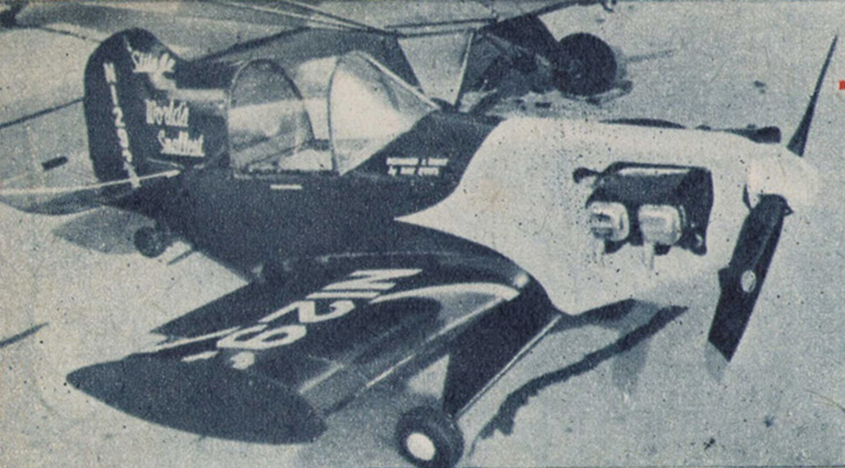
LOTNICTWO I... KAWALERIA

ABY zostać przyjętym do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, trzeba mieć maturę, odpowiednie zdrowie, przejść uprzednio wyszkolenie lotnicze w aeroklubie oraz zdać konkursowy egzamin wstępny, nie mówiąc już o zamiłowaniu do służby w lotnictwie, bo to jest równie ważne. Tak jest obecnie.

Trochę inaczej odbywało się rekrutowanie do lotnictwa 40 lat temu. Otóż dowódca jednej z eskadr stawiał przed kandydatami na pilotów lub obserwatorów tylko jedno i to niezwykle oryginalne pytanie: „Czy służyłeś przedtem w kawalerii?" Jeżeli odpowiedź była negatywna — o przyjęciu nie było można nawet marzyć.

Historyjkę tę opowiedział ostatnio na zebraniu Klubu Seniorów Lotnictwa jeden ze starych pilotów, który ze śmiechem dodał, że dostał się do eskadry w drodze wyjątku, gdyż miał szczęście służyć przedtem w... artylerii konnej.

J. K.

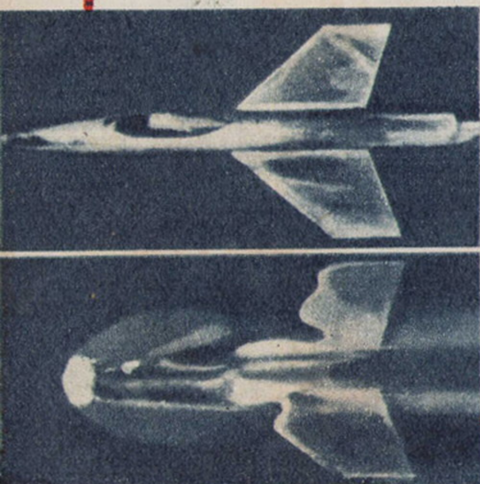


MAŁA ENCYKLOPEDIA „SKRZYDEŁ"

BARIERA CIEPLNA. — zjawisko silnego rozgrzewania się konstrukcji samolotu, występujące podczas lotu z dużą prędkością naddźwiękową. Przyczyny rozgrzewania się samolotu są następujące: 1) występuje sprężanie powietrza na powierzchniach czołowych, 2) tarcie cząstek powietrza o powierzchnię samolotu powoduje wzrost temperatury, 3) silnik samolotu nie jest już dostatecznie chłodzony i w związku z tym przekazuje on wytworzone ciepło na konstrukcję samolotu.

Badania przeprowadzone na metalowym modelu naddźwiękowego samolotu, umieszczonym w strumieniu powietrza o prędkości 7 250 km/h wykazały, że model ten w ciągu kilku chwil zaczyna się topić i ulega zniszczeniu (temperatura dochodzi do około 1 650 stopni C) — patrz zdjęcia. Jest to jednakże przypadek krańcowy. Zjawisko bariery cieplnej daje znać o sobie znacznie wcześniej, działając w pierwszym rzędzie na elementy nie wykonane ze stali. Skutkom, które wywołuje bariera cieplna zapobiega się poprzez wykonywanie lotów na dużych wysokościach (gęstość powietrza maleje z wysokością), stosowanie elementów z materiałó. odpornych na wysokie temperatury, pokrywanie powierzchni samolotu specjalną izolacją cieplną oraz stosowanie urządzeń chłodniczych, chłodzących powierzchnię

Pejot



NAJMNIEJSZY SAMOLOT

Do grupy najmniejszych samolotów świata należy bez wątpienia Stits „Junior", opracowany i skonstruowany przez znanego konstruktora-amatora Ray Stitsa z Kalifornii. Jeżeli ciekawią Cię dane tego samolotu, zajrzyj do „Skrzydlatej" nr 13 z r. 1956.

Nadesłał J. ORŁOWSKI — Londyn



NIEUPORT-DELAGE „SESQUIPLAN"

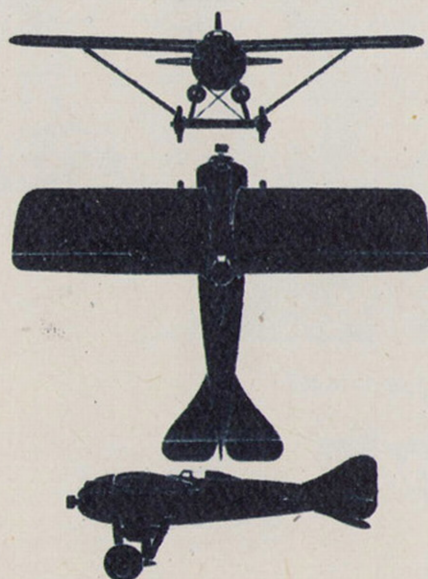
Samolot rekordowy — Francja

W pierwszych latach po I wojnie światowej Francuzi byli posiadaczami wszystkich rekordów prędkości i wysokości. Było to wynikiem licznych zawodów, m. in. szybkościowych o puchar Deutsch — de — La Meurthe. W tym celu zakłady Nieuport opierając się na swoim znanym myśliwcu „29" opracowały rekordowy „Sesquiplan" — jednopłat z dodatkową powierzchnią nośną pomiędzy kołami podwozia.

Pierwszy samolot tego typu z silnikiem Hispano-Suiza 320 KM uzyskał na zawodach w 1921 r. prędkość średnią 278 km/h (pilot Kirsch). 21 września 1922 r. na tym samolocie z silnikiem 340 KM pilot Sadi — Lecointe ustanowił rekord prędkości 341,239 km/h. Niestety, wskutek uszkodzenia instalacji zapłonowej samolot lądując przymusowo — skapotował, a pilot odniósł poważne obrażenia.

„Sesquiplan" był grzbietopłatem ze wzniosem 1,5 stopnia. Konstrukcja drewniana. Dwie chłodnice umieszczone na goleniach podwozia. Widoczność z kabiny pilota była bardzo słaba.

DANE TECHNICZNE: rozpiętość — 8 m, długość 6,1 m, powierzchnia nośna — 11 m kwadr. Ciężar własny 769 kG, ciężar w locie — 1 014 kG, obciążenie powierzchni — 92 kG/m². Prędkość lądowania — 150 km/h.



NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



INDIE

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE



CO CZYTAĆ

„RAKIETOWE SZLAKI" — opowiadania fantastyczno-naukowe. Tłumaczyli J. Stawiński, J. Zakrzewski, K. Zarzecki. Okładkę projektował J. Jaworski. Czytelnik, Warszawa 1958. Wyd. I. Nakład 30 253 egz. Str. 488. Cena zł 20.

Książka składa się z 18 opowiadań różnych autorów na temat podróży międzyplanetarnych. „Rakietowe szlaki" są opowieścią całkowicie fantastyczną. Nie jest może wielkim zarzutem, że wszystkie te podróże oraz loty tak dalece wybiegają w przyszłość i tak są opisane, że po prostu nie sposób sobie wyobrazić, aby tak kiedyś było naprawdę. Do mniejszych mankamentów zaliczyłbym też liczne niezrozumiałe wyrazy (videon, fala wkango itd.) — ostatecznie jest to wszystko fantazja, więc i przyrządy są wymyślone. Najgorsze jednak wydaje mi się — oczywiście na mój gust — że większość opowiadań jest po prostu okropnie nudna, że nie posiadają one ani trochę naiwnego wdzięku książek Juliusza Verne. Ten pisarz opowieści fantastycznych, pomimo upływu lat, do dziś potrafi trzymać w napięciu czytelnika. W każdym razie trzeba zasygnalizować, że dla miłośników fantastyki astronautycznej przybyła nowa, pokaźnych rozmiarów pozycja.

J. Kownacki

◆

NA jesieni minęło 20 lat od chwili kiedy to dwaj Polacy: pilot kpt Burzyński i prof. Jodko-Narkiewicz — pozazdrościwszy sukcesów w lotach do stratosfery Belgowi prof. Piccardowi oraz pilotom radzieckim — postanowili wznieść się do stratosfery na balonie polskiej konstrukcji „Gwiazda". Start miał się odbyć 8 października 1938 roku z Doliny Chochołowskiej koło Zakopanego.

Z tej okazji ówczesne Ministerstwo Poczt i Telegrafów wydało okolicznościowy bloczek pocztowy z widokiem balonu nad Giewontem oraz specjalne koperty i pocztówki.

Wszyscy tak byli pewni powodzenia, że nawet przesyłki filatelistyczne, przygotowane do zabrania balonem, przedwcześnie ostemplowano pieczątką „Przewieziono Pocztą Stratosferyczną".

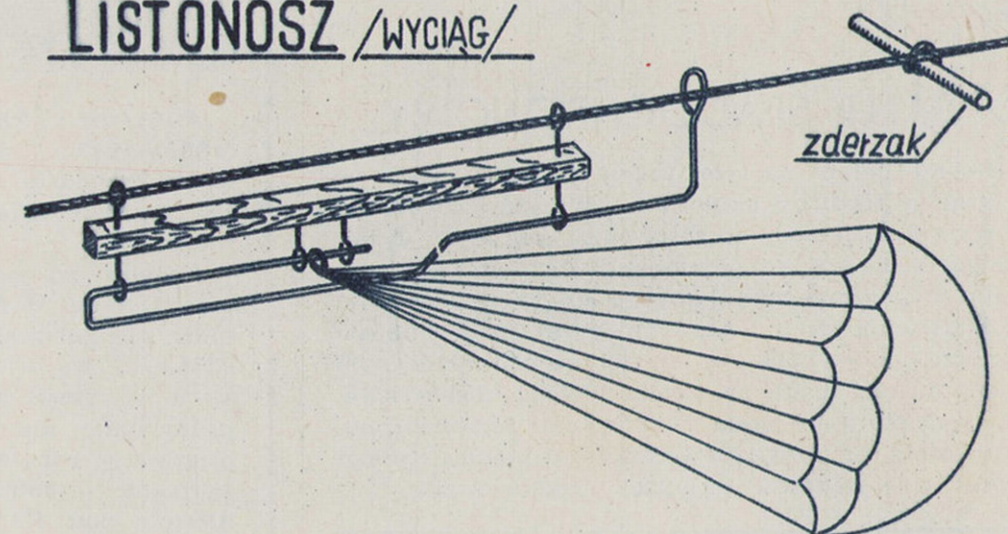
Wskutek eksplozji gazów i pożaru powłoki balonu — lot nie odbył się.

Z. Rurkiewicz

JAK ZBUDOWAĆ „LISTONOSZA"



Listonosz (pocztylion, wyciąg) służy do transportowania różnych przedmiotów (np. spadochroników, modeli lub ulotek) po lince latawcowej w górę i wypuszczania ich. Listonosz wznosi się po lince w górę. Gdy przedni drut listonosza uderzy o zderzak umieszczony na lince w pobliżu latawca — wyczepia swój ładunek i zsuwa się po lince na dół. Listonosza wykonujemy z listewki i drutu lub z samego drutu.



Czy potrafisz ?

LATAWIEC MASZYNA DO WSZYSTKIEGO

GDY Zbyszek wychodził ze szkoły, zatrzymał go kolega z 10 klasy:

— Zbyszku, latawcami się bawisz? Cóż warte te zabawki, tylko na sznurku można je ciągnąć i nic więcej. Skończona nuda.

Zbyszek nie wytrzymał i zawołał:

— Żebyś wiedział, że latawce mogą służyć niemal do wszystkiego!

— Phi! A niby to do czego?

— Widzę żeś ciemny, jak tabaka w rogu. Z latawców można rzucać ulotki i wypuszczać modele szybowców, za pomocą tzw listonosza. Podczas pierwszej wojny światowej z latawców dokonywano zdjęć lotniczych; aparat z linką i można fotografować, spróbuj Latawce używane były również do pomiarów meteorologicznych. Jeżeli założyć na latawiec samopiszący termometr i barograf, to można wykonać pomiary do 3 500 m wysokości. Taki bowiem jest pułap latawców. W Polsce latawce ze świecami dymnymi służyły do badania prądów powietrznych na szybowiskach. Jeżeli pamiętasz „W pustyni i w puszczy" — przypomnij sobie, że latawce uratowały Stasia i Nel. A czy wiesz co to były chińskie smoki latające, których bały się najdzielniejsze wojska, a legendy o nich przetrwały do dziś? To właśnie latawce, tylko że o kształcie smoków. Do dziś w wielu krajach na latawce mówi się „smok". Takie smoki były użyte przez Tatarów podczas słynnej bitwy pod Legnicą. Czy nabrałeś teraz trochę szacunku dla latawców?

— W zupełności. Zwracam honor. Nawet zdobyły moje uznanie.

— A ile różnych gier i zabaw można urządzać z latawcami! Dość trudny jest przelot po trójkącie wzorowany na zawodach szybowcowych. Trzeba wtedy biec też i z wiatrem, a to wcale nie jest łatwe. Najlepiej cofać się z latawcem, lecz musi być wtedy silny wiatr. Zaś zrzucanie spadochronika na punkt, podobnie jak na punkt lądują spadochroniarze na swych mistrzostwach wymaga dużej wprawy. A żebyś wiedział jak daleko widać sygnalizację świetlną nadawaną z latawca! Być specjalistą od latawców — to nielada sztuka.

Druh Wiatr

Sprawności lotnicze

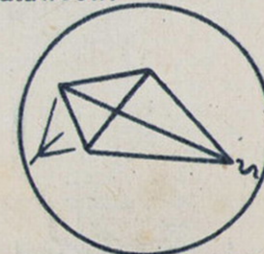
KONSTRUKTOR LATAWCÓW

1 Zbudował dwa latawce: płaski i skrzynkowy. Jednym z nich uzyskał dobre wyniki w zawodach latawców. Zna rodzaje latawców, poda przykłady ich zastosowania dawniej i dziś.

2. Umie wyregulować latawiec w zależności od prędkości wiatru i wyjaśnić, jakie siły działają na latawiec w locie.

3. Zbudował pocztylion (listonosz, wyciąg) do latawca i umie go stosować. Wykonał przyrząd do pomiaru wysokości lotu latawca i umie się nim posługiwać.

4. Nauczył paru kolegów budowania latawców. Brał udział w organizacji zawodów latawców.



X LOT
POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI im. FRANCISZKA ŻWIRKI

W tym roku Aeroklub Krakowski wznowił, organizowane przez siebie w okresie przedwojennym, a cieszące się dużym powodzeniem, zawody lotnicze pod nazwą „Lot Południowo-Zachodniej Polski", nazwane w latach następnych imieniem kpt. pil. Franciszka Żwirki.

Pierwszy „Lot" rozpoczął się dnia 6 października 1929 roku i obejmował trzy konkurencje: a) przelot na trasie Kraków — Częstochowa — Katowice — Kraków; b) osiągnięcie w najkrótszym czasie wysokości 1 500 m; c) lądowanie w oznaczonym prostokącie. Startowało wówczas 18 pilotów. Pierwsze miejsce zajął por. pil. Franciszek Żwirko.

Ostatni przed wojną rozegrany IX Lot Południowo-Zachodniej Polski zgromadził na starcie 21 załóg. Walka była bardzo zacięta, ponieważ Krakowiacy po dwóch kolejnych sukcesach postanowili puchar zdobyć na własność. W tym celu wystawiono niezwykle silną ekipę składającą się z 6 załóg. W wyniku ostrej rywalizacji sportowej trzy pierwsze miejsca zajęli zawodnicy Aeroklubu Krakowskiego. Zwyciężyła załoga Dec — Zgłobik, uzyskując 830 pkt na 885 pkt możliwych.

Jubileuszowy „X Lot" Aeroklub Krakowski miał zorganizować w 1940 roku i uświetnić go ufundowaniem nowego pucharu. Niestety wojna przerwała dalsze kontynuowanie zawodów. Dopiero w roku bieżącym, w związku z XXX-leciem Aeroklubu Krakowskiego, po dziewiętnastu latach przerwy odbył się z kolei X Lot Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki, w dniach od 29 września do 4 października. W tym pierwszym po wojnie „Locie" wzięło udział 8 załóg z 5 aeroklubów i CWL (3 załogi z Krakowa i po jednej z Białegostoku, Łodzi, Mielca, Warszawy i CWL). Startowało 5 samolotów Junak-3 i 3 Jaki-18.

PRZEBIEG KONKURENCJI

W czasie trwania zawodów przeprowadzono cztery konkurencje.

Konkurencja A — zlot na punktualność. Zlot zawodników na lotnisko Rakowice w Krakowie wyznaczony na dzień 29 września, na z góry ustaloną godzinę (od 14 do 15.00) dla każdej załogi oddzielnie. Za czas przylotu liczył się moment przekroczenia przez samolot taśmy wyłożonej na lotnisku w Pobiedniku. Dolot do zameldowania się nad taśmą należało wykonać znad miejscowości Działoszyce. Po zameldowaniu pilot leciał dalej na wysokości 300 m i następnie lądował na lotnisku Rakowice.

Zwycięzcą tej konkurencji została załoga warszawska — Józef Menet i Kazimierz Pogorzelski (Jak-18), która przyleciała z opóźnieniem 17 sekund. Drugie miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Mieleckiego — Józef Janiak i Franciszek Drozdowski (Junak-3) z 23 sekundami opóźnienia. Na trzeciej pozycji uplasowała się załoga gospodarzy w składzie Waldemar Pabian i Tadeusz Staszczyk z 24 sekundami opóźnienia.

Na lotnisku Rakowice zawodników witali organizatorzy „X Lotu", a harcerki ze szkoły podstawowej nr 18 wręczyły im wiązanki kwiatów.

Konkurencja C — przelot z przeszukiwaniem terenu. We wtorek (30.IX) przeprowadzono drugą konkurencję. Należało wykonać przelot po trasie, której końcami były lotniska — wyjściowe i docelowe, następnie lecąc pod (KDG) kątem drogi geograficznej 109° odnaleźć wyłożony na trasie znak Z, stanowiący początek wykonania zadania. Po odnalezieniu znaku Z pilot miał przelecieć 25 km pod kątem drogi geograficznej 37°, aby osiągnąć wejściowy wierzchołek prostokątnego obszaru przeszukiwania o wymiarach 50 km × 20 km. Prostokąt ten dłuższym bokiem przylegał do trasy między lotniskami Rakowice a stacją kolejową Krosno. W prostokącie należało odnaleźć cztery wyłożone znaki z białych płócien i oznaczyć na mapie w stosunku do północy ich miejsce, kształt i położenie. Czas przeszukiwania dla załóg Junaków wynosił 41 minut, a dla Jaków 39 minut. Od wyjściowego wierzchołka wspomnianego prostokąta trzeba było odszukać wyłożony krzyż i nad nim zameldować się o z góry oznaczonej godzinie.

Zadanie dnia, które w pierwszej chwili mogło wydawać się dość łatwe, w rzeczywistości nastręczyło zawodnikom sporo trudności. Jedynie załoga Dąbkowski — Wójcik uzyskała 80 pkt na 400 możliwych w tej konkurencji. Pozostałe załogi nie zdobyły punktów. Tylko czterech pilotów odnalazło znaki w prostokącie przeszukiwania: Bułat i Menet po 3 oraz Dąbkowski i Pabian po 2. Zbyt duże opóźnienia w meldowaniu się zawodników nad punktem docelowym wahające się w granicach od 7 do 21 minut, uniemożliwiło zdobycie im jakichkolwiek punktów za tę konkurencję.

Pierwsze i jedyne miejsce punktowane zdobyła załoga Centrum Wyszkolenia Lotniczego — Mieczysław Dąbkowski i Władysław Wójcicki (Jak-18), uzyskując 80 pkt.

Konkurencja D — przelot nocny po trasie łamanej. Tego samego jeszcze dnia (30.IX) zawodnicy wylecieli z Krosna pod kątem drogi geograficznej 343° do punktu zwrotnego (lotnisko Mielec) odległego o 72 km. Stamtąd, po zanotowaniu czasu przylotu oraz narysowaniu kształtu wyłożonego znaku z czerwonych świateł mieli przebyć dalsze 120 km (KDG 258°) i lądować o oznaczonym czasie na lotnisku podkrakowskim.

Pierwszy samolot (Marciniak z Łodzi) wystartował z Krosna o godzinie 20 i lądował w Mielcu nie dolatując do celu. Druga maszyna (Pabian z Krakowa) przyleciała z opóźnieniem 14 minut. Trzeci samolot (Feliga z Warszawy) zabłądził i lądował przymusowo w rejonie Przemyśla. Pozostałe maszyny z dużym opóźnieniem osiągnęły w końcu lotnisko docelowe. Ostatni samolot lądował o 23.33 (Menet z Warszawy).

W konkurencji tej zwyciężyła załoga Dąbkowski — Wójcicki, która przyleciała z opóźnieniem zaledwie 30 sekund (400 pkt). Drugie miejsce zajęła ekipa mielecka Janiak — Drozdowski (minuta opóźnienia).

Konkurencja B — przelot po trasie łamanej. Po jednodniowym wypoczynku zawodnicy przystąpili w czwartek (2.X) do rozegrania następnej konkurencji. Po odnalezieniu znaku Z (KDG do znaku Z 282°) mieli zrzucić meldunek z wysokości 20 m, a następnie lecieć nowym kursem do znaku w kształcie trójkąta (KDG do znaku trójkąt 224)°, zrzucając również meldunek. Po dokonaniu tej czynności załoga winna osiągnąć znak X (KDG do znaku X 30°), gdzie punktowano celność zrzutu meldunku. Stamtąd trzeba było lecieć dalej według wskazań RFK — nastrojonego na radiostację prowadzącą oznaczoną znakiem Y, po czym na końcowy punkt trasy — miejscowość Ostropa, 4,5 km na północny zachód od Gliwic.

Podczas lotu niemal wszyscy znaleźli punkty zwrotne a opóźnienie meldowania się nad taśmą w porównaniu do poprzednich konkurencji było niewielkie. Pilot Pabian z Krakowa zmuszony został do powrotu z trasy na lotnisko ze względu na wadliwą pracę silnika. Pierwsze miejsce zajęła ostatecznie załoga z Białegostoku w składzie Konrad Wiciński i Feliks Nadowski (200 pkt), przed Adamem Bułatem i Lesławem Grubskim z Krakowa.

Ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne (3 i 4.X) nie rozegrano piątej bardzo atrakcyjnej konkurencji — trójkąta nawigacyjnego pod kołpakiem.

ORGANIZACJA I OCENA ZAWODÓW

Lot Południowo-Zachodniej Polski jako najstarsze zawody lotnicze w Polsce stały w rzędzie najciekawszych i najlepiej pomyślanych imprez sportowych, tak ze względu na swą oryginalność jak i rozmaitość konkurencji. Nic też dziwnego, że miały one ustaloną tradycję. Dzięki organizatorom tradycji tej stało się zadość, bowiem tegoroczny „Lot" można śmiało zaliczyć do najlepiej zorganizowanych zawodów samolotowych po wojnie.

„X Lot" miał charakter wybitnie zawodów nawigacyjnych z zastosowaniem radia. Były to pierwsze tego rodzaju zawody w Polsce, szczególnie jeśli chodzi o konkurencję nocną. Takie zawody stały się niewątpliwie nakazem chwili, biorąc pod uwagę bardzo słabe przygotowanie pod tym względem naszych pilotów samolotowych. Zresztą to słabe przygotowanie nawigacyjne zawodników dobitnie zasygnalizował właśnie „X Lot". Należy przypuszczać, że wydział samolotowy APRL wyciągnie po tych zawodach odpowiednie wnioski na przyszłość. Trzeba nam wreszcie skończyć z lataniem (tak u góry jak na dole) na orientację wzrokową, a rzetelnie zabrać się do pilotowania według zasad prawdziwej nawigacji przez duże N.

Regulamin „Lotu" opracowany przez pilota Aeroklubu Krakowskiego i wielokrotnego uczestnika zawodów lotniczych Adama Bułata był na poziomie i spotkał się z przychylną oceną. Wszystkie konkurencje zostały przeprowadzone bardzo uczciwie i w duchu jak najbardziej sportowym, co szybko odczuli uczestnicy „Lotu". Zawodników gospodarze potraktowali bardzo gościnnie. Zakwaterowali ich w Hotelu Warszawskim, zorganizowali wycieczkę na Wawel i do kopalni soli w Wieliczce, zakupili bilety na imprezy artystyczne (kino i operetka). Ponadto na dobry humor i samopoczucie wpłynęło niewątpliwie wysokokaloryczne wyżywienie w restauracji „Europa", której kierownictwo dołożyło wiele starań, aby zadowolić uczestników „Lotu".

Jeśli już mowa o gospodarzach, to oprócz sprężystej organizacji trzeba podkreślić z uznaniem bardzo dobrą współpracę aeroklubu z miejscową jednostką lotniczą. Takiej współpracy można życzyć każdemu klubowi.

Cały „Lot" trzymał świetnie „w garści" kierownik sportowy zawodów Adam Czepirski, wysokiej klasy instruktor-pilot, obecny szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego.

„X Lot" został zakończony odczytaniem wyników, wręczeniem nagród i wspólną kolacją. Na uroczystość tę oprócz miejscowych władz cywilnych i wojskowych przybył dyrektor Aeroklubu PRL ppłk. Krzysztof Donigiewicz oraz syn Franciszka Żwirki — Henryk, który przemówił do zawodników jubileuszowego „Lotu", życząc im takich osiągnięć lotniczych jakich dokonał jego ojciec.

Zwycięzcą X Lotu Południowo-Zachodniej Polski została załoga CWL Mieczysław Dąbkowski i Władysław Wójcicki, która uzyskała 780 pkt. Drugie miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Mieleckiego — Józef Janiak i Franciszek Drozdowski (580 pkt). Na trzeciej pozycji uplasowali się gospodarze tej imprezy Zbigniew Łukasik i Tadeusz Banaś (570 pkt). Możliwych do zdobycia w czterech konkurencjach było 1 400 pkt.

Jedynym mankamentem zawodów był nieliczny udział aeroklubów regionalnych. Należy przypuszczać, że w przyszłorocznym XI Locie Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki weźmie udział co najmniej 20 załóg. Osiem tegorocznych załóg obiecało sobie, że w 1959 roku spotkają się znowu w Krakowie. Tego spotkania życzę zarówno im jak i organizatorom.

TADEUSZ MALINOWSKI



Zwycięska załoga X Lotu Południowo-Zachodniej Polski — Mieczysław Dąbkowski i Władysław Wójcicki z CWL.
Foto autora

NADAWCA:

. . . .
imię i nazwisko

. . . .
miejscowość

. . . .
ulica, nr domu i mieszkania

. . . .
powiat

. . . .
województwo

. . . .
poczta

Prosimy o wyraźne wypełnianie.

Znaczek pocztowy

ADRESAT:

GŁÓWNA KSIĘGARNIA TECHNICZNA

WARSZAWA 10
Świętokrzyska 14



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

LOTY i OBLOTY

DZIAŁACZ

Instruktor propagandy aeroklubu Euzebiusz Wsteczniak usiadł za biurkiem i popatrzył na jedynego aktywistę społecznego Antoniego Skoczka.

— Wiecie co, Skoczek — zaczął — nudzi się człowiekowi, nudzi. Nic nowego się nie dzieje. Takie to nasze życie bezbarwne.

— Śmiem zauważyć, że tak źle nie jest. Życie idzie naprzód. Każdy dzień coś przynosi. Ostatnio prasa lotnicza donosiła...

— E, dajcie spokój. Co tam prasa. „Skrzydlata", „Modelarz" czy „Horyzonty Lotnictwa" to wszystko jedno. Wszystkie pisma jednakowo nudne. Takie same jak te zarządzenia i okólniki. Nazbierało sie tego tyle, że nie wiem co z nimi robić. Widzicie, cała szafa. A jeszcze te plakaty na ostatnie Święto Lotnictwa...

— Właśnie widziałem... cała szafa...

— I ciągle jeszcze przysyłają. Tak jakby ludzie nie mieli co innego robić, tylko gazety czytać. Najważniejsza rzecz to latanie, plany...

— Tak jest, plany...

— Z pism, plakatów, haseł i zarządzeń jeszcze nikt się niczego nie nauczył...

— Tak jest. Nikt się niczego nie nauczył...

— Tak samo jak z tych odpraw.

— Tak jest, słusznie... tak samo...

— Dlaczego mówicie: „tak jest"? Byliście kiedy na odprawach?

— Nie, ale jak wy mówicie, to tak musi być...

— Pewnie... zna się sprawy propagandy. Propaganda musi oddziaływać, iść z życiem, zmieniać formy, docierać do mas, współdziałać, nie odbiegać... A zresztą, skoczcie Skoczek po piwo! Gorąco!

— Tak jest, skaczę Później skoczę na lotnisko. Mechanicy mówili, że był ciekawy artykuł w „Skrzydlatej". Podobno oblatano nowy samolot...

— Nic nie wiem. Zresztą ja bym takiego artykułu nie wydrukował. Ale kto się tam z nami liczy. Prawdziwi działacze lotnictwa nadal nie mają głosu...

— Może to jakaś plotka...

— Wszystko jedno. Więc skaczecie po piwko?

— Lecę, lecę. Dla was wszystko zrobię!

Skoczek wybiegł z pustą butelką zatrzaskując skrzypiące drzwi. Euzebiusz Wsteczniak popatrzył w okno, a następnie wyjął kartę papieru. Zaczął pisać. „Kochana Małgosiu — wykaligrafował nagłówek listu — w pierwszych słowach donoszę ci, że bez przerwy latam, a ostatnio na pokazach kręciłem akrobację przez całe trzy godziny...

Zadźwięczał telefon. Wsteczniak podniósł słuchawkę.

— Halo, słucham! Tak, tu Wsteczniak! Tu instruktor propagandy Wsteczniak! Warszawa?! Tak, tak. Dzień dobry. Tak jest. Słucham. Że co?! Materiały propagandowe! Ależ oczywiście, prawie wszystkie. Bezwzględnie, że to sprawa Aeroklubu, że to nasza sprawa. Przede wszystkim młodzież. Nie... to jest tak. Oczywiście, czytałem. Wszystkie pisma czytam. Z chęci i z obowiązku. Od deski do deski. Robimy co możemy. Przecież my, działacze lotnictwa sportowego... Tak jest. Nadeślę sprawozdanię. To poważna akcja. Do widzenia, do widzenia...

Drzwi otworzyły się z trzaskiem.

— Jestem! Oto piwko! Dobre piwko! Takie jak lubicie! — wyrzucił Skoczek.

Wsteczniak spojrzał ponurym wzrokiem.

— Dajcie mi spokój, Skoczek. Że też człowiek nie może żyć spokojnie. Będziemy musieli wynieść wszystkie materiały propagandowe z szafy i dobrze schować. Trzeba będzie również sprawozdanie napisać. Poco te telefony wynaleźli...

— Tak jest, po co — powtórzył Skoczek.

ZEFIREK

POKAZY LOTNICZE NA OPOLSZCZYŹNIE

W dniach 7, 13 i 14 września Aeroklub Opolski zorganizował pokazy lotnicze na terenie Polskiej Nowej Wsi, w Nysie, Grodkowie i Niemodlinie.

Pokazy w Polskiej Nowej Wsi objęły szerszy program, w pozostałych miejscowościach pokazano akrobację na CSS-13, „Junaku", „Musze 100", skoki z opóźnionym i natychmiastowym otwarciem spadochronu oraz loty pasażerskie. Najlepiej udały się pokazy w Nysie — widzów około 10 000. W Grodkowie było ponad 4 000, w Niemodlinie 4 000, a w Polskiej Nowej Wsi 8 000. Ogółem pokazy oglądało na opolszczyźnie około 25 000 widzów. Z lotów pasażerskich skorzystało 240 osób.

Należy podkreślić dobrą organizację ze strony Miejskich Rad Narodowych, szczególnie w Nysie. Po pokazach demonstrowano sprzęt lotniczy, a instruktorzy udzielali odpowiedzi i wyjaśnień na zadawane pytania.

Paweł Woźniak



Jeżów — szybowce na starcie.

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 284

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja sportowa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord krajowy:

Klasa D — kategoria II (szybowce wielomiejscowe)
Odległość przelotu otwartego

Stanisław Łuszpiński (Aeroklub Wrocławski), z pasażerem Ryszardem Makowskim, na szybowcu „Bocian" SP-1558, na trasie Lisie Kąty — Kniaginin (ZSRR), dn. 18. 7. 58 — 562,5 km

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

21(205) **Jan Madejczyk** na szybowcu „Mucha", na trasie Warszawa —Bielsko, dnia 14. 6. 58 — 305 km
22(206) **Ireneusz Kucharski** na szybowcu „Jaskółka", na trasie Warszawa — Kielce — Warszawa, dn. 17. 6. 58 — 301 km
23(207) **Ryszard Dąbrowski** na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty — Bielsk Podlaski, dn. 19. 7. 58 — 310 km
24(208) **Lech Szybiłło** na szybowcu „Mucha", na trasie Bełdów — Zamość, dn. 19. 7. 58 — 310 km
25(209) **Emil Didyk** na szybowcu „Bocian", na trasie Jeżów — Kobylnica — Lublin, dn. 26. 7. 58 — 310 km
26(210) **Irena Raże** na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty — Radawiec, dn. 26. 7. 58 — 355 km
27(211) **Kazimierz Pluskota** na szybowcu „Mucha", na trasie Bełdów — Zamość, dn. 26. 7. 58 — 310 km
28(212) **Eugeniusz Młynarski** na szybowcu „Mucha", na trasie Warlubie — Białystok, dn. 3. 8. 58 — 305 km
29(213) **Andrzej Podlasek** na szybowcu „Mucha", na trasie Warlubie — Białystok, dn. 3. 8. 58 — 305 km
30(214) **Jan Borowski** na szybowcu „Jaskółka", na trasie Bełdów — Zamość, dn. 10. 8. 58 — 310 km

Złote Odznaki Szybowcowe

12(203) **Ireneusz Kucharski**
przewyższenie: dn. 9. 7. 54 na szybowcu „Jaskółka" — 3180 m
przelot: Warszawa — Kielce — Warszawa, dn. 17 6. 58, na szybowcu „Jaskółka" — 301 km

13(204) **Andrzej Pazio**
przewyższenie: Jelenia Góra, dn. 12. 2. 57, na szybowcu „Mucha" — 3300 m
przelot: Jelenia Góra — Łowicz, dnia 5. 8. 58, na szybowcu „Mucha" — 318 km

14(205) **Zbigniew Girulski**
przewyższenie: Jeżów, dn. 25. 8. 57, na szybowcu „Jaskółka" — 6500 m
przelot: Wrocław — Padew, dn. 17. 8. 58, na szybowcu „Mucha" — 327 km

15(206) **Henryk Rup**
przewyższenie: Jeżów, dn. 25. 8. 58, na szybowcu „Mucha" — 4150 m
przelot: Jeżów — Świdwin, dn. 26. 7. 58, na szybowcu „Mucha" — 318 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

117(1384) **Jerzy Rachwał**
długotrwałość: 25. 5. 57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 03 min
przewyższenie: 24 5. 58 „ „Mucha" — 1250 m
przelot: 13. 5. 57 „ „Mucha" — 125 km

118(1385) **Grzegorz Swiderski**
długotrwałość: 20. 4. 58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 10 min
przewyższenie: 14. 6. 58 „ „Mucha" — 1100 m
przelot: 5. 5. 58 „ „Mucha" — 82 km

119(1386) **Zbigniew Kunstman**
długotrwałość: 27. 4. 58 na szybowcu „Mucha" — 5437 m
przewyższenie: 15. 6. 58 „ „Mucha" — 1200 m
przelot: 23. 8. 57 „ „Mucha" — 100 km

120(1387) **Kazimierz Swietlicki**
długotrwałość: 18. 8. 57 na szybowcu „Mucha" — 6 h 05 min
przewyższenie: 12. 7. 58 „ „Mucha" — 1260 m
przelot: 23. 8. 57 „ „Mucha" — 54 km

121(1388) **Edward Popiołek**
długotrwałość: 17. 7. 58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 37 min
przewyższenie: 15. 6.58 „ „Mucha" — 1200 m
przelot: 18. 6. 58 „ „Mucha" — 100 km

122(1389) **Jan Madejczyk**
długotrwałość: 10. 10. 57 na szybowcu „Komar" — 5 h 33 min
przewyższenie: 26. 7. 58 „ „Sroka" — 1475 m
przelot: 14. 6. 58 „ „Mucha" — 305 km

123(1390) **Edmund Piechaczyk**
długotrwałość: 28. 7. 58 na szybowcu „Mucha" — 5 h 07 min
przewyższenie: 31. 7. 58 „ Mucha" — 1200 m
przelot: 31. 7. 58 „ „Mucha" — 55 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

ZAWODY O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"

DOKOŃCZENIE ZE STR. 14

dobrze działało urządzenie żyroskopowe na modelu Wiśniowskiego (Aeroklub Tatrzański). Napędzany elektrycznie żyroskop prowadził model „jak po sznurku". Niestety, zawodnik ten uplasował się dopiero na 10-tym miejscu na skutek „grobowej" kraksy w 2 kolejce lotów, z powodu zacięcia się steru w położeniu wychylonym. Prawdziwą rewelację stanowiło urządzenie St. Grzywy (Aeroklub Gliwicki). Model sterowany był śmigiełkiem o płaszczyźnie obrotów leżącej w pionowej płaszczyźnie symetrii modelu (podobnie jak w śmigłowcu, z tym, że śmigiełko umieszczone było na przodzie, nie na ogonie). Napęd śmigiełka pochodził od miniaturowego silniczka elektrycznego o zmiennym kierunku obrotów, zasilanego z baterii. Silniczek sterowany był chorągiewką umieszczoną pod środkiem ciężkości modelu. Z chwilą, gdy model wykonywał ślizg, wychylona chorągiewka włączała odpowiednie kontakty, silniczek zaczynał pracować (w lewo lub w prawo, zależnie od kierunku ślizgu) i śmigiełko naprowadzało przód modelu na pierwotny kierunek. W locie prostoliniowym śmigiełko oczywiście przestawało pracować na skutek otwarcia obwodu elektrycznego przez „wyprostowaną" chorągiewkę. Całe urządzenie działało bardzo sprawnie i St. Grzywa otrzymał nagrodę ufundowaną przez Zenona Korsaka (aparatura do zdalnego sterowania konstrukcji ofiarodawcy) za najlepszy model zmechanizowany.

Pisząc o „rewelacjach technicznych" w postaci modeli zdalnie sterowanych i zmechanizowanych, nie można zapominać i o modelach klasycznych. Na podkreślenie zasługuje tu wyczyn Jana Burego (Aeroklub Poznański), który swą słynną już „mandoliną" uplasował się na drugim miejscu, czyniąc wyłom w plejadzie radiowców, którzy obsadzili czołowe miejsca w konkurencji. Ogólną sympatię wzbudził 14-letni Andrzej Rusek (Aeroklub Krakowski), który dzięki swej sportowej postawie i dobremu przygotowaniu zajął 7-me miejsce modelem klasycznym w tak poważnej stawce zawodników. Zdobywca nagrody indywidualnej „Skrzydlatej Polski", Edmund Osiński, polecił Komisji Zawodów przekazać tę nagrodę (silniczek „Jaskółka-2") swemu młodemu konkurentowi. Fakt ten może między innymi świadczyć o miłej, sportowej atmosferze, w jakiej upłynęły zawody. Jeśli dodać do tego sprawną organizację startów oraz opiekę nad zawodnikami ze strony Kierownika Szkoły Szybowcowej inż. Danielewicza, to tegoroczne zawody zboczówek można uznać za całkowicie udane.

Nie sposób tu nie wspomnieć o sympatycznym członku jury — oswojonym gołębiu p. p. Danielewiczów imieniem „Gapcio" — który bacznie obserwował przebieg startów usadowiony... na głowie swej pani, co pewien czas startował na zbadanie warunków meteorologicznych lub z powagą dokonywał „przeglądu technicznego" modeli.

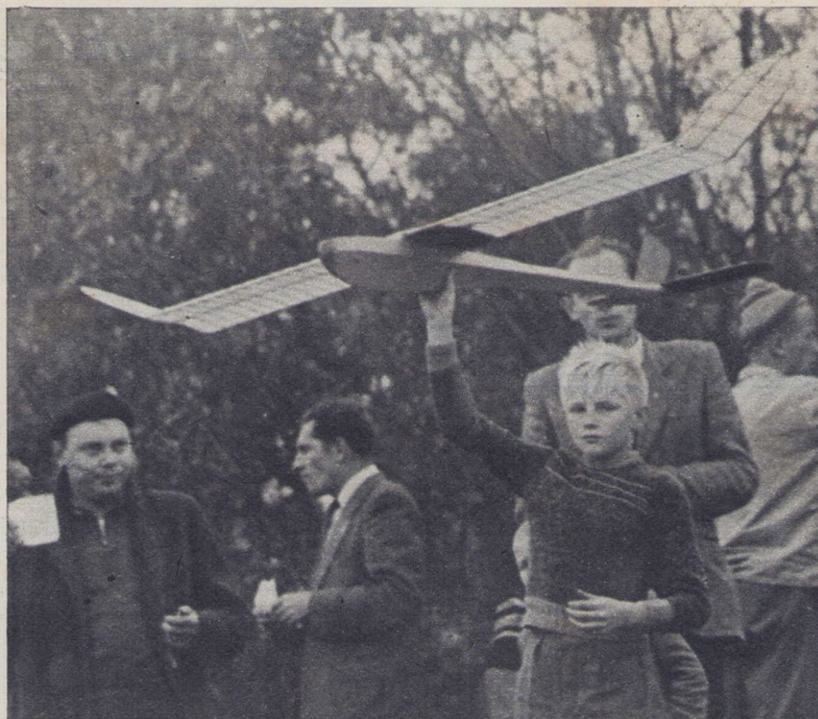
Zawody zakończyła krótka uroczystość rozdania nagród, wśród których wymienić należy zegarek, aparat fotograficzny i radioodbiornik za 3 pierwsze miejsca. „Góralu, czy ci nie żal..." zaśpiewali warszawiacy pod adresem Aeroklubu Tatrzańskiego, odbierając mu przechodni puchar „Skrzydlatej Polski".

WYNIKI INDYWIDUALNE
(czołówka)

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Sterowanie modelu	Ilość punktów
1	Edmund Osiński	Warszawski	radio	900
2	Jan Bury	Poznański	niesterowany	725
3	Mieczysław Opaliński	Lubelski	radio	685
4	Zenon Korsak	Warszawski	radio	654
5	Tadeusz Ratyński	Mielecki	radio	618
6	Józef Półchłopek	Podkarpacki	niesterowany	570
7	Andrzej Rusek	Krakowski	niesterowany	561
8	Stanisław Grzywa	Gliwicki	chorągiewka-śmigiełko	537
9	Włodzimierz Daniszewski	Białostocki	niesterowany	528
10	Tadeusz Wiśniowski	Tatrzański	żyroskop	473
11	Wiesław Jakubowski	Tatrzański	magnetyczne	469
12	Jan Ballan	Krakowski	niesterowany	464

WYNIKI ZESPOŁOWE

1. Aeroklub Warszawski — 1 658 pkt.
2. Aeroklub Poznański — 1 486 „
3. Aeroklub Mielecki, Aeroklub Krakowski — 1 286 „
4. Aeroklub Tatrzański — 1 237 „
5. Aeroklub Lubelski — 1 236 „
6. Aeroklub Białostocki — 1 124 „
7. Aeroklub Podkarpacki — 1 015 „
8. Aeroklub Bielsko-Bialski — 836 „
9. Aeroklub Jeleniogórski — 705 „
10. Aeroklub Pomorski — 640 „
11. Aeroklub Gliwicki — 537 „





Wyżej: Beniaminek zawodów, 14-letni Andrzej Rusek z Aeroklubu Krakowskiego, zajął 7 miejsce w silnej konkurencji. Niżej: Model zdalnie sterowany Alfreda Jankowskiego (Aeroklub Poznański) wyposażony w aparaturę własnej konstrukcji. Foto: J. Michalski (2)

HUTA „STALOWA WOLA"

Dzięki zdecentralizowaniu pokazów z okazji Tygodnia Lotnictwa, mieli możność obejrzeć je w tym roku mieszkańcy licznych miasteczek i wsi rzeszowszczyzny.

Tydzień Lotnictwa zamienił się w miesiąc, gdyż na przeciąg tego czasu zaplanowano pokazy w Aeroklubie Stalowowolskim. Złożyły się na to skromne jeszcze możliwości sprzętowe klubu oraz decyzja dotarcia do wszystkich większych skupisk ludności w rejonie naszego działania.

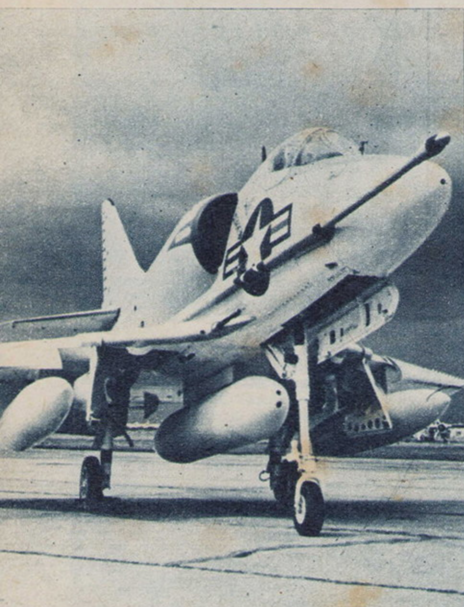
Większe pokazy połączone z lotami pasażerskimi odbyły się w miejscowościach Rudnik i Sarzyna, natomiast akrobację podstawową na CSS-ie i skok ze spadochronem mieli okazję podziwiać mieszkańcy Tarnobrzegu, Kamienia, Grodziska Dolnego, Sobowa oraz Wilczyc.

W okresie Tygodnia Lotnictwa ożywioną działalność wykazali również szybownicy, przelatując ponad 1 000 km i wzbudzając żywe zainteresowanie lądowaniami w terenie.

Zbigniew Flasza



„CHOINKA"



„Choinką" nazywają piloci odrzutowy myśliwiec atakujący marynarki USA Douglas „Skyhawk". Samolot ten jest cały obwieszony różnego rodzaju wyposażeniem. Między innym otrzymał nowe działko 20 mm o dwóch lufach, dwa zbiorniki paliwa oraz urządzenie do zasilania w paliwo podczas lotu.

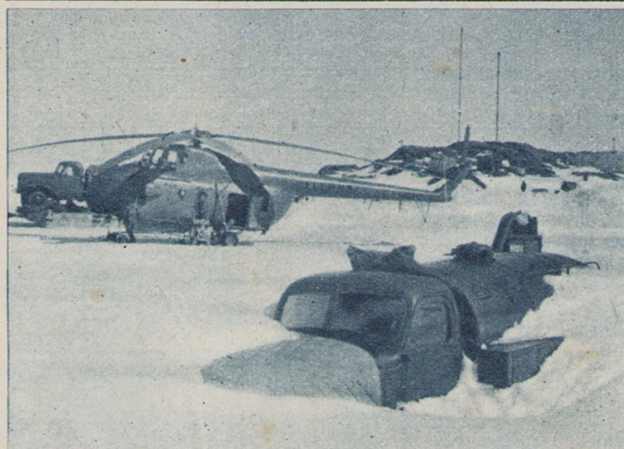
Zdjęcie: Douglas Aircraft



LOTNICTWO POLARNE ZSRR

Lotnictwo ZSRR wytycza nowe szlaki komunikacyjne na dalekiej północy. Tu działa „Polarnaja Awiacja" (lotnictwo polarne) z niedźwiadkiem w herbie. Oto pilot Aleksiej Kasz w kabinie samolotu AN-2 (z lewej).

Poniżej: Śmigłowiec Mi-4 w stacji polarnej „Mirnyj" w okolicach podbiegunowych. O zaspach śnieżnych może świadczyć nawpół zasypany samochód-cysterna.





Okiem wypraw podbiegunowych jest, oprócz śmigłowców i samolotów lądowych, łódź latająca. Na zdjęciu wyżej — zwiadowczy samolot podczas spotkania z łamaczem lodów „Jermak".

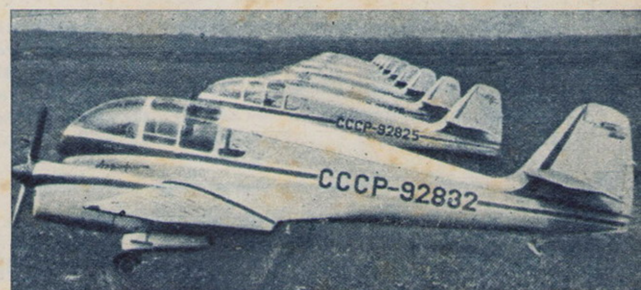
BRISTOL-192

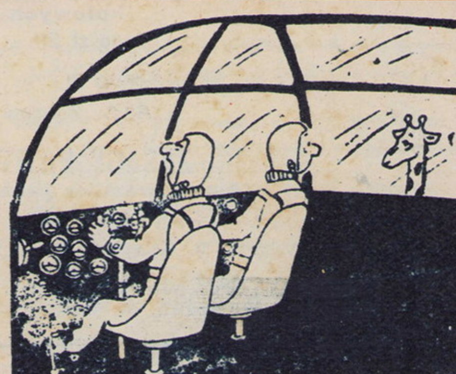
Śmigłowiec brytyjski Bristol-192 został oblatany w lipcu bieżącego roku. Uważany jest on za największą maszynę wojskową na zachodzie. Ciężar w locie około 9 000 kG, a prędkość przelotowa około 180 km/h. Może zabrać na pokład 18 żołnierzy plus 2 ludzi załogi, mając zasięg z tym ładunkiem około 450 km. Na krótszych dystansach zabiera na pokład 25 żołnierzy. Zdjęcie: Bristol



SUKCES PRZEMYSŁU CSR

Tak trzeba nazwać ostatnią transakcję handlową, jaką przeprowadzili Czesi eksportując do ZSRR 150 samolotów Super Aero-45. Na zdjęciu samoloty gotowe do wysyłki. Super-Aero zasilą linie domowe radzieckiego Aerofłotu.





Zdaje się, że wysokościomierz nawalił...
„Quick"